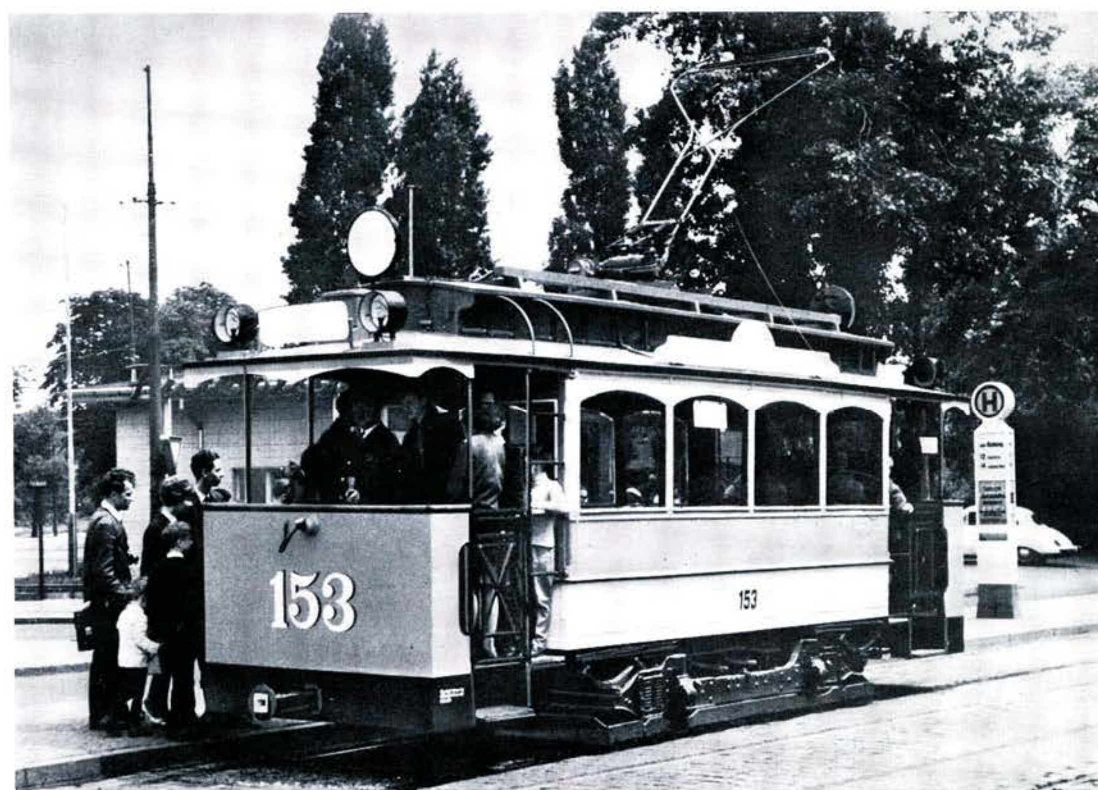
JAHRGANG 17

NOVEMBER 1968

11

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS 1,– M



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



11 NOVEMBER 1968 · BERLIN · 17. JAHRGANG



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– M. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) VEB Druckkombinat, Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik und Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Bupapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

Während der Dauer der von den Dresdner Verkehrsbetrieben im Rahmen des XV. Internationalen Modellbahnwettbewerbs gezeigten Straßenbahnwagenschau verkehrte am 1. Juni 1968 dieser zweiachsige Triebwagen Nr. 153 zwischen Fučikplatz und Thälmannplatz. Der „Blaue" – wie er wegen seines Anstrichs genannt wurde – ist im Jahre 1902 von der „Deutschen Straßenbahngesellschaft" in Dresden gebaut worden. In den Jahren 1965 bis 1968 erfolgte ein Umbau in den ursprünglichen Zustand.

Foto: Reinfried Knöbel, Dresden

Rücktitelbild

Triebwagenschnellzug „Transalpin" der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) in Fahrtrichtung nach Basel. Im Hintergrund das Barockstift von Melk an der Donau.

Foto: Konrad Pfeiffer, Wien

In Vorbereitung

Bericht von der Leipziger Herbstmesse 1968

Ein Besuch bei der Schmalspurbahn Gera/Pforten–Wuitz–Mumsdorf

Bauanleitung für eine Leig-Einheit in Nenngröße N

Herstellung von PVC-Speichenrädern in der Nenngröße H0

Ing. SIEGFRIED BROGSITTER, Kodersdorf

Die Nebenbahnstrecke Görlitz–Weißenberg/Sachsen

Von der im Südosten unserer Republik über 100 000 Einwohner zählenden Kreisstadt Görlitz geht neben einigen bedeutenden Hauptbahnlinien auch eine 28,4 km lange Nebenbahnstrecke aus. Im folgenden sollen die Entstehungsgeschichte und die wesentlichsten Merkmale dieser Eisenbahnlinie beschrieben werden.

1. Entstehungsgeschichte

Im Zuge des allgemeinen Wirtschaftsaufschwunges Ende des 19. Jahrhunderts entwickeln sich auch die westlich von Görlitz um Königshain gelegenen Granitsteinbrüche, in denen seit etwa 1770 der Abbau erfolgte, weiter. Der Bedarf an Granit für Brückenbau, Straßenpflasterung und Gebäudefundamente nahm stark zu. Jedoch war der Transport mit Pferdefuhrwerken teuer, umständlich und vor allem territorial beschränkt. Für die in der Landwirtschaft erzeugten und benötigten Produkte stand das Problem gleichermaßen. Auch der Verkehr nach Görlitz zu den Verwaltungsstellen, zur Industrie als Arbeitsstelle und zum Handel nahm ständig zu.

Deshalb war es nicht verwunderlich, daß bereits 1888 erstmalig von den Steinbruchbesitzern Eingaben zu einem Bahnbau erfolgten.

Bis zum Baubeginn am 1. Dezember 1903 mußten jedoch viele Hindernisse überwunden werden. Auf Grund der vielen Gesichtspunkte, wie kürzester Anschluß zu Staatsbahnen, Berücksichtigung der Interessen von Steinbruchbesitzern, der Bauern und der Stadt Görlitz sowie technischer Belange der Trassenführung standen mehrere Linienführungen zur Diskussion. Schließlich entschied man sich jedoch für eine Strecke Görlitz–Weißenberg.

Da die Bausumme, veranschlagt von der Firma Lenz & Co., 2 114 000 Mark betrug, mußte eine Aktiengesellschaft gegründet werden, um die Mittel aufzubringen. So entstand am 20. Juli 1903 die „Görlitzer Kreisbahn AG". Die genannte Summe galt aber nur für den Bau bis Krischa-Tetta (heute Buchholz), da die letzten 4,6 km auf sächsischem Gebiet verlaufen und dafür von Preußen kein Geld genehmigt wurde. Außerdem war in Sachsen der Bau normalspuriger Privatbahnen nicht gestattet. Nach 18 Monaten Bauzeit, am 31. Mai 1905, erfolgte die erste Fahrt bis Krischa-Tetta, und die Verhandlungen mit Sachsen ergaben, daß zum 17. Dezember 1913 die Strecke bis Weißenberg ebenfalls fertiggestellt werden konnte.

Im selben Zeitraum wurden auch die Industrieanschlüsse im Bereich der Rauschwalder Straße, der Cottbuser Straße und An der weißen Mauer für zwölf Betriebe geschaffen.

Durch Kriegseinwirkungen war der Verkehr 1945 zeitweise zum Erliegen gekommen.

Am 1. Juli 1948 übernahm die Deutsche Reichsbahn die Strecke und veränderte den Verlauf, indem etwa 1 km vor dem Bahnhof Görlitz das Gleis auf die Strecke Görlitz–Cottbus geleitet wurde.

2. Triebfahrzeuge

Seit Bestehen der Strecke bis in die dreißiger Jahre waren drei C-i-gekuppelte Zahnradtenderlokomotiven im Einsatz. Eine soll davon an ein Berliner Hüttenwerk verkauft worden sein, wogegen die anderen 1933 bzw. 1940 verschrottet wurden. Als Ersatz dafür wurden von der Firma Henschel, Kassel, drei Loks Dh2 Gt 44.14 mit den Nummern 181 bis 183 geliefert. Diese Lokomotiven gehören zu den ELNA-Loks vom Typ 6 und sind heute in die Baureihe 92 aufgenommen (92 2901 bis 92 2903). Nach dem Kriege sind weitere Loks dieser Baureihe hinzugekommen, die geringe Un-

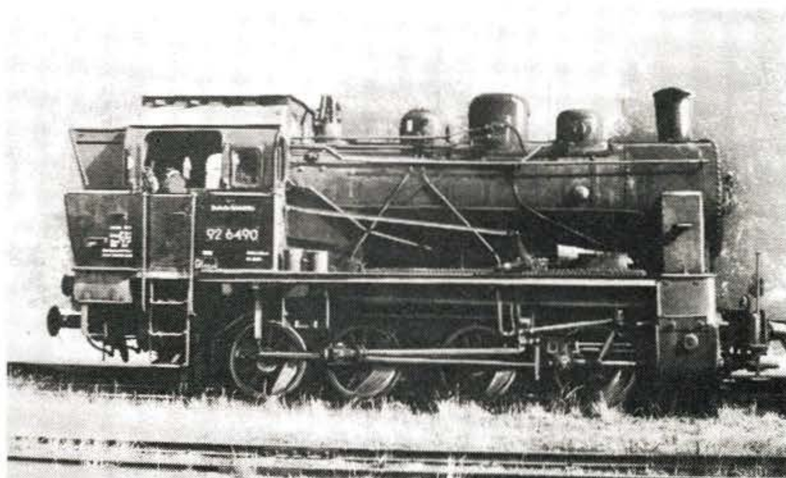


Bild 1 Lokomotive 92 6490

terschiede zu den ersteren aufweisen (92 6484, 92 6490, 92 6494), so daß augenblicklich sechs Loks abwechselnd zur Verfügung stehen.
Durch die Besonderheiten der Streckenführung weisen die Triebfahrzeuge auch spezielle Merkmale auf. Der Treib- und Kuppelraddurchmesser beträgt 1100 mm, als zusätzliche Lokbremse ist eine Riggenbach-Gegendruckbremse eingebaut.

3. Reisezug- und Güterwagen

Für den Reiseverkehr sind Wagen mit dem Hauptgattungszeichen Bb eingesetzt (Behelfssitzwagen 2. Klasse, Baujahr 1943 bis 1945).
Sie besitzen teilweise offene Übergänge, Traglastenabteile und sind alle mit Polstersitzen versehen. Für das Zugbegleitpersonal und zur Beförderung von Reisegepäck werden die 1957 gebauten Pwg eingesetzt. Da der Einsatz dieses Wagens als Gepäckwagen für Güterzüge in den letzten Jahren laufend zurückgegangen ist, wurde als neues Hauptgattungszeichen D gewählt (Reisezuggepäckwagen).
Für den Güterverkehr werden nur zweiachsige Wagen verwendet, da die Achslast infolge des schlechten Oberbaues nur 15 Mp beträgt.

4. Betriebsführung

Vom Bahnhof Görlitz verläuft etwa der erste Kilometer auf den Gleisen der Strecke Görlitz—Cottbus, wodurch die für Hauptbahnen üblichen Vorschriften mit den entsprechenden Signalen verbindlich sind. Nach Verlassen dieser Strecke gelten die Vorschriften für Nebenbahnbetrieb unter 50 km/h. Entsprechend § 21 Abs. 2 und 3 der BO sind deshalb keine Ausfahrsignale bzw. Einfahrsignale vorhanden, zur Sicherung der Betriebsstellen sind Trapeztafeln aufgestellt. Die meisten Unterwegsbahnhöfe sind nicht bzw. nur zeitweise mit Fahrkartenverkäufern besetzt, das Weichenstellen wird vom Zugpersonal selbst ausgeführt. Vom Bahnhof Görlitz bis zur Abzweigung von der Hauptbahnstrecke wird die Fahrt von dem an der Abzweigung befindlichen Stellwerk Svt überwacht.
Bei Kreuzungen in einem Bahnhof ist festgelegt, welcher Zug zuerst einfährt. Bis die Weichen vom Zugführer des eingefahrenen Zuges gestellt sind und das Signal „Kommen“ (lang — kurz — lang) gegeben wird, muß der zweite Zug vor der Trapeztafel warten. Meist fährt der zweite Zug auch zuerst wieder ab, und vom Zugführer des zuerst eingefahrenen Zuges müssen die Weichen für die nächste Zugfahrt gestellt werden. Vom Svt bis zum Ende der Strecke in Weißenberg meldet auf jedem Bahnhof oder Haltepunkt der Zugführer Ankunft und Abfahrt telefonisch nach Weißenberg.

5. Streckenverlauf

Die Trassierung, die Bahnanlagen, die Fahrzeuge, die Betriebsführung und die unmittelbare natürliche Umgebung geben interessante Hinweise für die Gestaltung eines echten Modelleisenbahnmilieus.
Am besten lernen wir die Strecke bei einer Fahrt kennen. Unser Zug steht auf dem Bahnhof Görlitz, die Lok 92 6490 außerhalb der Halle, dann folgen drei Bb-Wagen, ein D-Wagen und drei leere O-Wagen. Bemerkenswert dabei ist, daß alle Loks nach Weißenberg mit dem Tender vorausfahren, was angeblich mit dem starken Gefälle in dieser Richtung zusammenhängen soll. nach Überqueren der Rauschwalder Straße geht es im scharfen Rechtsbogen durch einen Einschnitt. Vorher sehen wir jedoch in etwa 100 m Entfernung rechter Hand an der Straße das Empfangsgebäude der ehemaligen Kreisbahn-AG, denn erst nach Übernahme der Strecke durch die Reichsbahn 1948 wurde die Strecke in Höhe des Stellwerkes Svt auf die Gleise der Reichsbahn geleitet und endete dann im Bahnhof Görlitz. Die ehemaligen Bahnhofsgleise und die vielen Industriebahnanschlüsse im Nordwesten der Stadt werden auch heute noch genutzt. Hinter dem Stellwerk Svt befindet sich die Unterführung der ehemaligen Strecke (Blechträgerbrücke), rechts ist der alte Lokschuppen der Kreisbahn zu sehen, heute wieder als Wagenmeisterei genutzt. Nun verlassen wir die Hauptstrecke Görlitz—Cottbus, passieren links das letzte Hauptsignal und fahren noch etwa einen halben Kilometer neben der Strecke her, um dann mit einem Gefälle von 1 : 40 rechtwinklig nach Westen abzubiegen.
Bis zum Tal des Weißen Schöps, eines kleinen Flusses, verläuft die Trasse abwechselnd in Einschnitten, auf Dämmen oder am flachen Hang, von Wiesen und Feldern umsäumt. Aufgelockert wird das Ganze durch Sträucher, kleinere Bäume, aufgestapelte Schneezäune (für Modelleisenbahn aus Streichholzschachteln herzustellen), aus roten Ziegelsteinen gemauerte Wasserdurchlässe und unbeschrankte Bahnübergänge.
Das Schöpstal wird durch eine etwa 25 m lange eiserne Fachwerkträgerbrücke (für den Fluß) und eine etwa 6 m lange Blechträgerbrücke (für die Landstraße) überspannt. Beide Brücken haben einen gemeinsamen Mittelpfeiler aus Granitsteinen. Über die Brücken fahren wir mit 15 km/h. Nach 6,6 km ist die erste Station, Ebersbach bei Görlitz, erreicht. Die Bahnhofsanlagen sind einfach. An einem Ladegleis liegen Kohlen und

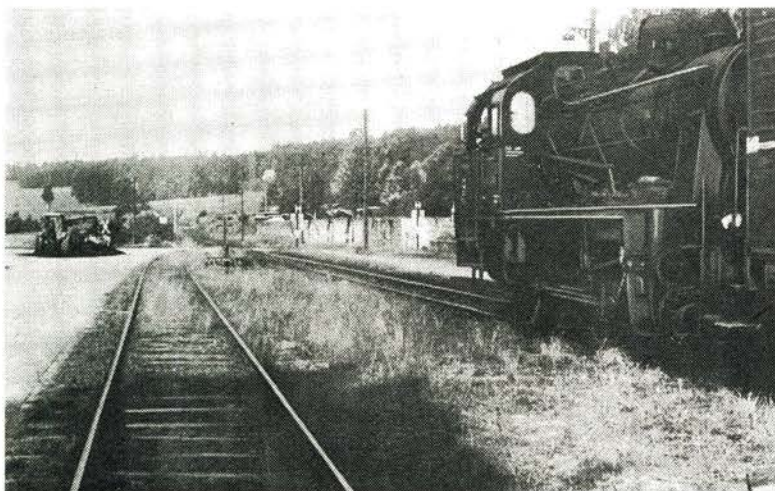


Bild 2 Ansicht Bahnhof Königshain-Hochstein Westteil

Dünger, dahinter befindet sich ein Lagergebäude, was von der Landwirtschaft genutzt wird. Der Bahnsteig ist mit der Schienenoberkante gleich. Vor dem eingeschossigen, aus roten Ziegelsteinen gebauten Empfangsgebäude, bestehend aus einem Warteraum, Dienstraum, einer Wohnung und einem kleinen angebauten Güterschuppen aus Fachwerk, stehen zwei Lindenbäume auf dem Bahnsteig. Kurz hinter dem Bahnhof wird ein kleiner Wasserlauf von einer steinernen, etwa 30 m langen Bogenbrücke überspannt. Bis zum Haltepunkt Liebstein führt jetzt die Strecke durch abwechselnden Laubwaldbestand, zuerst lichter, teilweise nur aus regelmäßig säumenden Birken bestehend, später sich immer mehr verdichtend. Teilweise liegen die Gleise nur im Sandbett. Kurz vor dem Haltepunkt mußte beim Bahnbau ein Felsen durchgesprengt werden. Bis kurz nach dem Kriege befand sich auch hier noch ein Rangiergleis, so daß die Betriebsstelle als Bahnhof galt. Heute gibt es keine besonderen Anlagen mehr hier, nur eine Unterstellmöglichkeit, der Bahnsteig ist eine flache Kiesaufschüttung. Weiter geht es bergan, und nach 1,1 km erreichten wir Nieder-Königshain. Hier befindet sich ein Anschlußgleis für die Landwirtschaft.

Fast gerade zwischen Felder und Wiesen führt die Strecke zum km 13,2, zum Bahnhof Königshein-Hochstein, der bedeutendsten Betriebsstelle der Bahnlinie. Für den Bau des Bahnhofs mußte an einem Hang durch teilweises Abtragen und Aufschütten erst ein Planum geschaffen werden.

Die verhältnismäßig umfangreichen Gleisanlagen mit sieben Weichen und einer Kreuzung erlauben das Kreuzen von Zügen und Bedienen der Anschlußgleise der Steinbrüche gleichzeitig. Wir können das im Betriebsablauf dargestellte Kreuzungsmanöver von zwei Zügen miterleben. Nachdem alle Rangierarbeiten erledigt sind, es wurden an den Rampen drei volle Wagen gegen leere ausgewechselt und an den nach Görlitz fahrenden Zug angehängt, fährt unser Zug wieder aus dem Bahnhof als letzter ab. Die Lok beginnt zu keuchen, denn es geht stark bergan, zuerst durch Felder und Wiesen, rechts liegt der 406 m hohe Hochstein, links der 411 m hohe Kämpferberg. So erreichen wir in dichtem Wald mit 300,3 m über NN die höchste Stelle der Strecke. Kurz dahinter befand sich bis kurz nach dem Kriege die Station Königshain-Wald mit einem Ausweichgleis. Dann beginnt das Gefälle von 1 : 21,7, das den schwierigsten Streckenabschnitt darstellt. Aus Richtung Weißenberg kommende Züge wurden früher in Hilbersdorf teilweise getrennt, bis hierher einzeln befördert und wieder zusammengestellt. Bis in die dreißiger Jahre wurde der Streckenabschnitt auch mit einer Zahnstange befahren. Nach langsamer Talfahrt bei stetigem Bremsen liegt Hilbersdorf vor uns. Kurz vor dem Bahnhof überqueren wir noch eine kleine Blechträgerbrücke, die als Straßenüberführung dient. Die Bahnhofsanlagen bestehen aus einem Ladegleis mit einer Seitenrampe und einem einfachen Unterstellraum für Fahrgäste. Nachdem, wie auf jedem Bahnhof oder Haltepunkt, der Zugführer die Ankunft und Abfahrt telefonisch nach Weißenberg gemeldet hat, geht die Fahrt weiter.

In 1 km Entfernung liegt Arnsdorf, der Bahnsteig ist fast so aufgebaut wie in Hilbersdorf, mit den obligatorischen großen Bäumen. Zwei weitere Gleise sind für die Steinverladung vorgesehen. Weiter führt die Strecke abwärts ins Tal des Schwarzen Schöps, überquert diesen und danach gleich die Straße Niesky—Reichenbach, um den Bahnhof Döbschütz zu erreichen. Nun fahren wir 3,9 km leicht bergan und bergab, durch Wiesen und Felder, teilweise an einer kleinen Landstraße entlang nach Buchholz, früher Krischa-Tetta, dem Endpunkt der Strecke bis zum Jahre 1913. Besonders erwähnenswert ist hier wieder das Empfangsgebäude, das mit dem von Ebersbach außer den gelben Ziegeln übereinstimmt und einen sehr einprägsamen Eindruck eines Kleinbahnmilieus vermittelt. Hinter Buchholz fahren wir in starkem Linksbogen um das Dorf, und schon führt die Strecke Löbau—Weißenberg—Bautzen von links heran, um die letzten etwa 2 km neben unserem Gleis parallel zu laufen.

Nach einem weiten Rechtsbogen erreichen wir den Bahnhof Weißenberg. Unsere Bahn hat hier ihre eigenen Anlagen, die im Verhältnis zu denen der anderen Strecke einfach sind und sich rechts davon befinden. Beide Linien sind durch ein Gleis verbunden, dazwischen befindet sich die Ladestraße mit einigen flachen Schuppen für Dünger, mit Kohlenhaufen und zaunartigen Bretterverschlägen.

Unser Empfangsgebäude liegt etwas links vom Prellbock, es wird heute für andere Zwecke von der Reichsbahn genutzt, der Bahnsteig ist wie üblich sehr einfach.

Dipl.-Ing. KLAUS KIRSCH, Berlin

BAHNPOSTWAGEN

Beim aufmerksamen Lesen des Septemberheftes 1967 stieß ich auf der 3. Umschlagseite unter der Überschrift „Selbst gebaut“ auf einige Probleme. Das Bild 4 stellt einen gewiß mit viel Mühe und Geschick von Herrn Malke „frisierten“ Bahnpostwagen dar.

Leider enthält die Bildunterschrift einen kleinen Lapsus. Diese Bahnpostwagen gehörten niemals der Preußischen Staatseisenbahn. Sie waren stets Eigentum der deutschen Postverwaltungen, die bereits im vorigen Jahrhundert zur Deutschen Reichspost zusammengeschlossen wurden. Von dieser wurden die Wagen beschafft und eingesetzt. Die Drehgestelle der bewährten „Görlitzer“ Bauart hat es jedoch zu Zeiten der Preußischen Staatseisenbahn noch nicht gegeben. Das dargestellte Modell vereinigt in sich charakteristische Merkmale verschiedener Bauarten. Viele Modellbahnfreunde werden sicher an einer Klarstellung interessiert sein, zumal die Bahnpostwagen im „Modelleisenbahner“ bisher noch keine große Rolle gespielt haben.

Deshalb habe ich mir gestattet, aus meinem Bildarchiv einige Fotos beizufügen.

Bild 1 zeigt einen Bahnpostwagen der Gattung Post e-b/17, Bauart DOkh, LüP 18,3 m. Diese Wagen wurden etwa ab 1910 für den Einsatz in Schnellzügen gebaut. Die Tragfähigkeit beträgt 8 Mp. Das Untergestell einschließlich der Langträger besteht, wie auch das Kastengerippe, weitgehend aus Holz. Diese Wagen sind

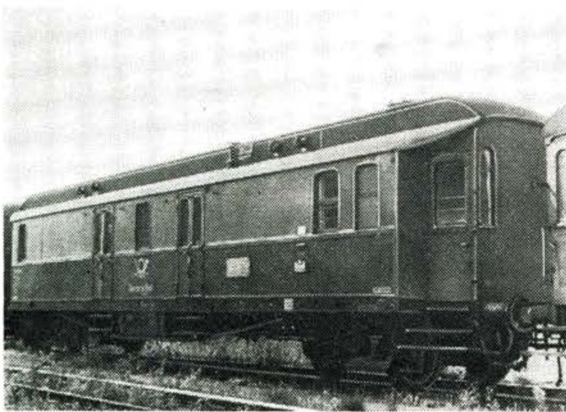


Bild 1

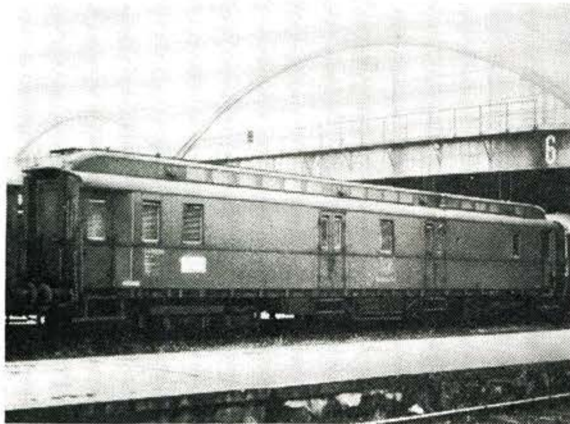


Bild 2

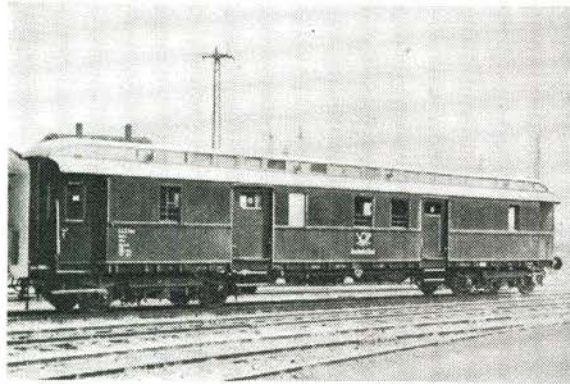


Bild 3

von der Deutschen Post inzwischen fast restlos ausgemustert worden.

Bild 2 zeigt einen Bahnpostwagen der Gattung Post e-b 20, Bauart DOk, LüP 21,3 m. Sie wurden ab 1928 in vollständig genieteter mittragender Stahlbauweise gebaut. Ihre Tragfähigkeit beträgt bereits 15,5 Mp.

Der umgebaute Bahnpostwagen des Modellbahnfreundes Michael Malke läßt nicht erkennen, welches der beiden genannten Vorbilder angestrebt wurde.

Während das Sprengwerk und die Gestaltung der Dachenden auf den Wagen der Gattung Post e-b/17 hinzielen, schließt die Anwendung von Drehgestellen der Bauart „Görlitz III leicht" diese Möglichkeit wieder aus. Die Drehgestelle bewirken den optischen Eindruck, daß es sich um die in Bild 2 dargestellte Bauart handelt, obwohl diese im Original Drehgestelle der Bauart „Görlitz II schwer" besitzt.

Der Tausch der Drehgestelle gegen Schwanenhalsdrehgestelle (amerikanische Bauart) würde, wenn man von Kleinigkeiten absieht (Fenstergröße und Fensterteilung), eindeutige Verhältnisse schaffen.

Der technische Fortschritt hat den Wagen nach Bild 2 inzwischen ein neues Gesicht gegeben.

Die Deutsche Post, die den Schienentransport von Paketen und Zeitschriften weitestgehend auf Behälterverkehr umgestellt hat, mußte die Wagen den neuen Bedingungen anpassen.

Bild 3 zeigt einen Wagen der Gattung Post -c/20, Bauart DOk, LüP 21,3 m, der für den Postgutrollbehälterverkehr hergerichtet worden ist.

Die Innenausstattung eines solchen Behälterraumes zeigt Bild 4.

Ein anderer Teil dieser Wagen wurde in den Mitropa-Werkstätten in Gotha (heute Raw) nach Konstruktionsunterlagen der Deutschen Post rekonstruiert. Neben der Herrichtung für den Behälterverkehr erhielten die Wagen im mittleren Teil einen äußerst modernen Briefraum. Dieser zeichnet sich durch eine großzügige Leuchtstofflampenbeleuchtung und eine kombinierte Heizungs- und Druckbelüftungsanlage, die mit Dieselkraftstoff betrieben wird, aus. Erstmalig erhielten sie Rangierkabinen, die mit Luftbremshähnen ausgerüstet sind und zur Verbesserung des Arbeitsschutzes beitragen.

Nun gehören sie (Bild 5) der Gattung Post -bII/20,8 an und tragen die Bauartbezeichnung DT Reko 62.

Ich hoffe, daß diese Angaben für viele Modelleisenbahner einiges Wissenswerte über unsere Bahnpostwagen enthalten.

Bild 4

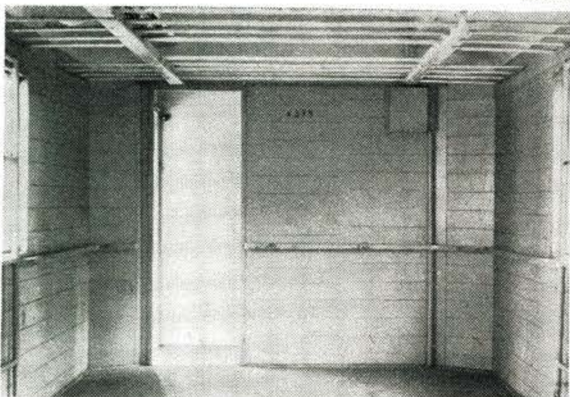


Bild 5

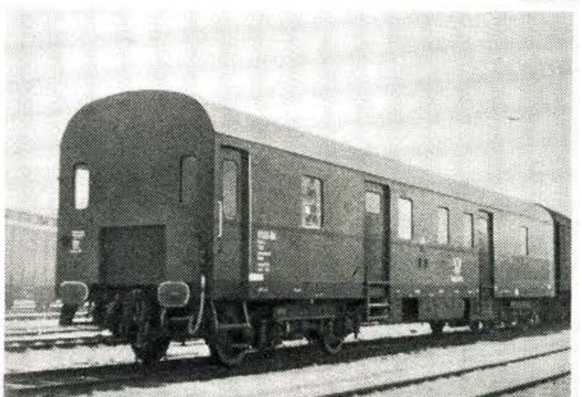


Bild 1 Unser Leser J. Schkljarenko „greift" in den Betrieb ein

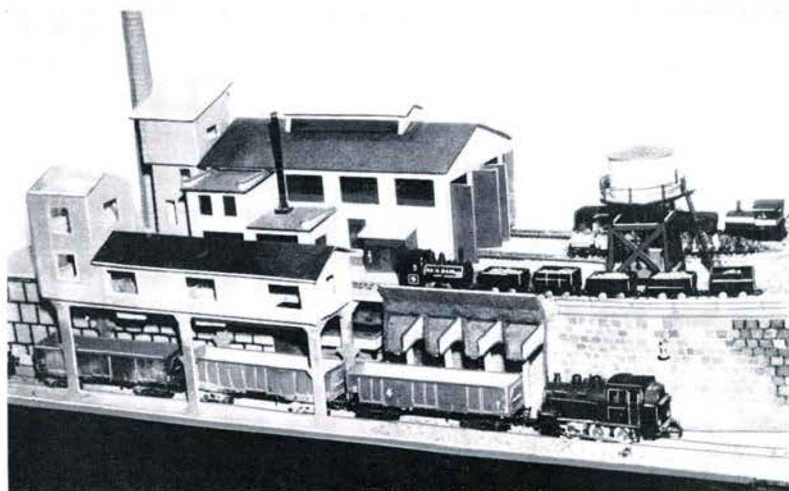
Bild 2 Ein interessantes Motiv eines Werkanschlusses mit Verladeanlage und Hochbunker. Die Feldbahn ist ein Produkt der jugoslawischen Firma Tempo

Bild 3 Ein Dampflok-Eigenbau nach sowjetischem Vorbild



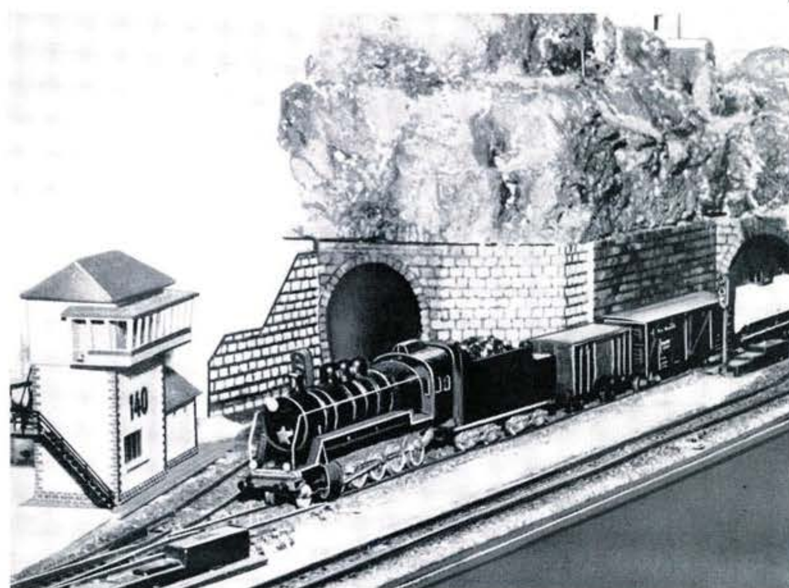
1

Wenn es in Moskau Abend wird ......



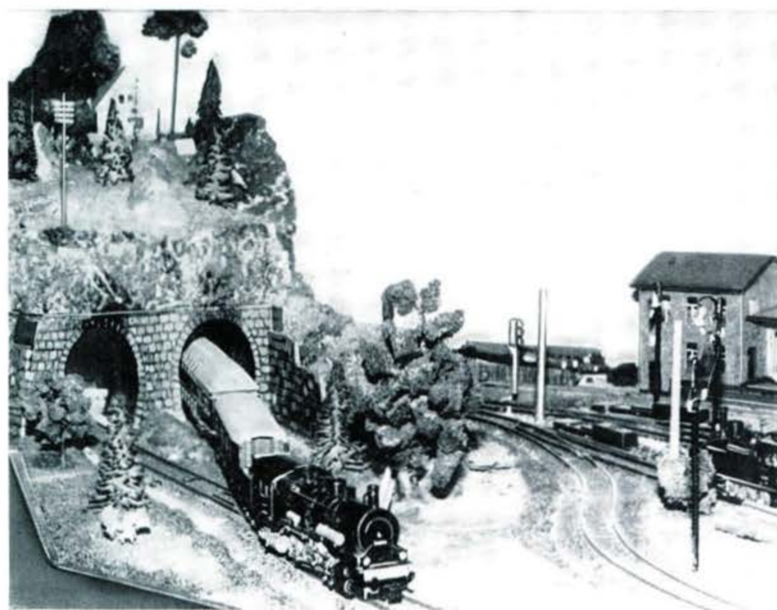
2

3

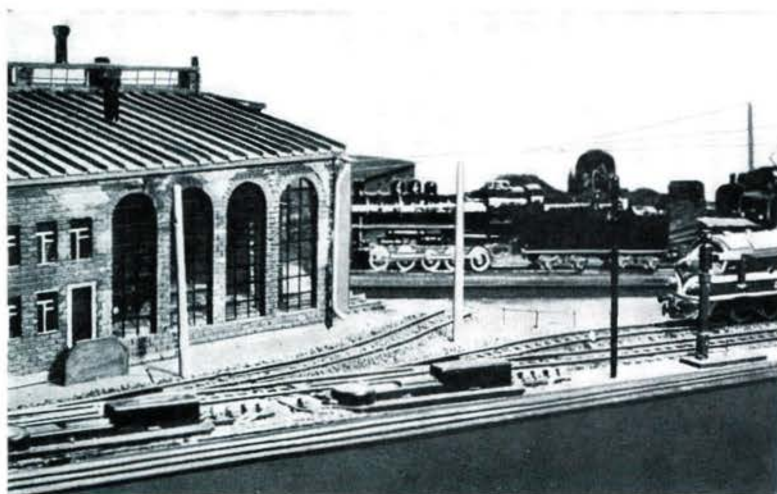


... befaßt sich unser sowjetischer Leser Jewgenij Schkljarenko mit dem geliebten Steckenpferd. Im Jahre 1961 wurde er der glückliche Besitzer seiner ersten H0-Modellbahnlokomotive, und heute umfaßt sein Lokpark immerhin schon 23 Triebfahrzeuge aller drei Traktionsarten. Dabei handelt es sich vorwiegend um Piko-Erzeugnisse, die Herr Sch. teilweise noch geschickt „frisierte" und ihnen ein sowjetisches Aussehen gab. Seine Anlage hat ein Ausmaß von 3,70 m × 4,50 m; mehrere Bahnhöfe, ein Lokomotiv-Depot (Bw) und eine Kehrschleife sind installiert. Innerhalb von fünf Jahren wurde diese Anlage zweimal umgebaut.

Außer Industrie-Erzeugnissen der Fabrikate Piko, Pilz und Tempo ist das übrige Eigenbau. Also, auch an der Moskwa tut sich etwas in Sachen Modelleisenbahn!



4



5

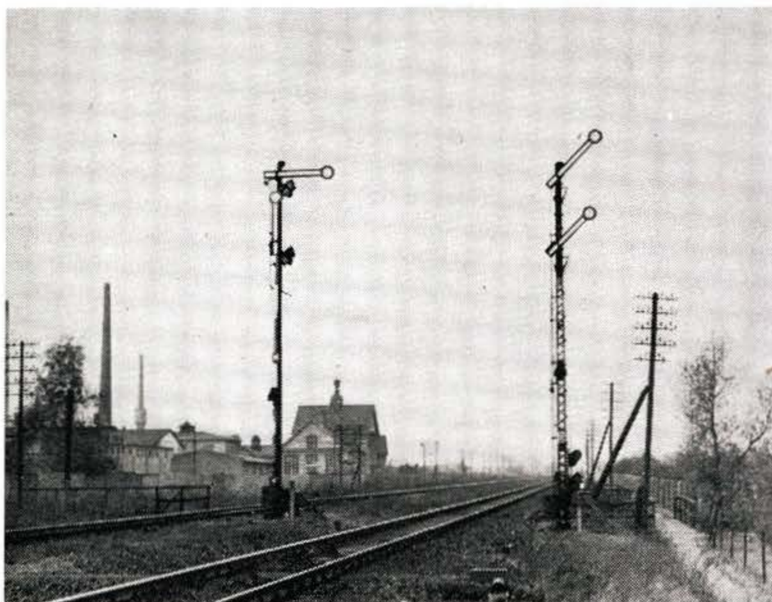
6



Bild 4 Und hier ein weiterer Ausschnitt aus der Anlage unseres Moskauer Lesers

Bild 5 Ein Blick auf den mächtigen Dampflokschuppen. Auf der Drehscheibe befindet sich gerade eine 1'E (nach sowjetischer Bezeichnung 2–10) Güterzuglokomotive

Bild 6 Hinter dem Lokschuppen liegt der Güterbahnhof, ausgerüstet mit einem Portalkran für den ständig wachsenden Container-Verkehr



1

Dipl.-Ing. FRIEDRICH SPRANGER, Dresden

Zur Farbe unserer Hauptsignalflügel



Das Aussehen unserer Hauptsignalflügel ist nicht einheitlich. Es gibt weiße Flügel mit rotem Rand und rote Flügel mit weißem Rand. Über letztere werden die unterschiedlichsten Vermutungen geäußert. Da heißt es, das seien ehemalige Blocksignale, oder es wird angenommen, solche Flügel wären nur bei Einfahrsignalen anzutreffen. Andere behaupten das Gegenteil und sagen, daß diese Flügel nur bei Ausfahrsignalen verwendet werden. Schließlich gibt es Meinungen, die das Aussehen der Signale mit dem Durchrutschweg, der Geschwindigkeit oder der Art des Bahnhofs, zu dem sie gehören, in Verbindung bringen. All diese Vermutungen erweisen sich als falsch, sobald man einem zweiflügligen Signal begegnet, an dessen Mast sowohl ein Flügel der einen als auch der anderen Art angebracht ist.

Welche Bewandtnis hat es nun tatsächlich mit dem unterschiedlichen Aussehen der Hauptsignalflügel? Der Text des Signalbuches gibt darüber keine Auskunft. In § 3 Abs. 1 heißt es lediglich:

„Formhauptsignale bestehen aus einem Mast, an dem als Tageszeichen ein oder zwei Flügel und als Nachtzeichen ebenso viele Laternen angebracht sind."

Über Farbe und Form der Flügel ist nichts ausgesagt. Anders ist es jedoch mit den Skizzen. Sie zeigen grundsätzlich weiße Flügel mit rotem Rand. Ein Blick in unsere Bahnanlagen beweist uns, daß diese Art die Regelausführung ist.

Durch den dunklen Rand heben sich die Flügel auffällig von dem hellen Himmel ab, der gewöhnlich den Hintergrund bildet (Bild 1).

Anders ist es jedoch, wenn das Signal vor einem düsteren Hintergrund steht, beispielsweise vor einem Tunnelportal, vor dunklen Gebäuden oder vor einer Baumgruppe. Dann würde der rote Rand mit dem Hintergrund verschmelzen, und das Signal ließe sich von weitem nur schwer erkennen.

Deshalb werden in solchen Fällen rote Flügel mit weißem Rand angebracht. Die Rückseite ist dann entsprechend schwarz mit weißem Rand ausgeführt. Recht augenfällig ist das bei den Einfahrsignalen zum Bahnhof Hetzdorf im Flöhatal (Bild 2). Das Signal der Normalspurbahn hat die übliche Farbanordnung, da es so am besten zu erkennen ist. Für das Signal der Schmalspurbahn hingegen wurde wegen der schwarzen Nadelbäume die Sonderform gewählt.

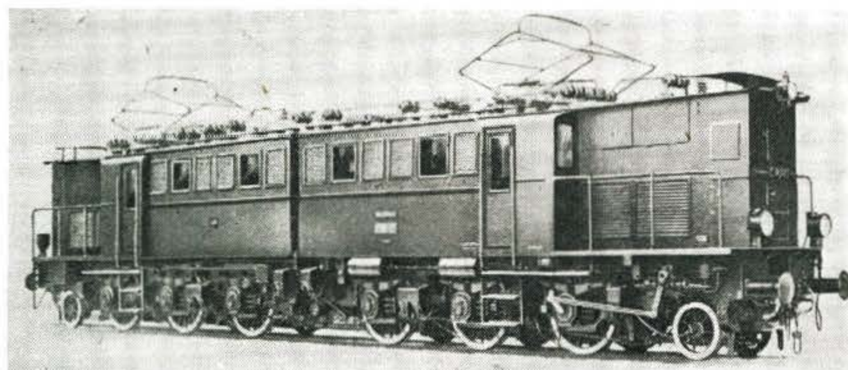
Das Aussehen der Flügel hat also nichts mit der Art und den Aufgaben der Signale zu tun. Lediglich zum Zwecke des besseren Erkennens wird hin und wieder von der üblichen Farbgebung abgewichen und ein roter Flügel mit weißem Rand angebracht.

2



Bild 1 In der Regel ist das Innere der Signalflügel weiß und der Rand rot (Rückseite schwarz)

Bild 2 Bei dunklem Hintergrund wird von der üblichen Form abgegangen und der Flügel wie am Signal des Schmalspurgleises rot mit weißem Rand ausgeführt



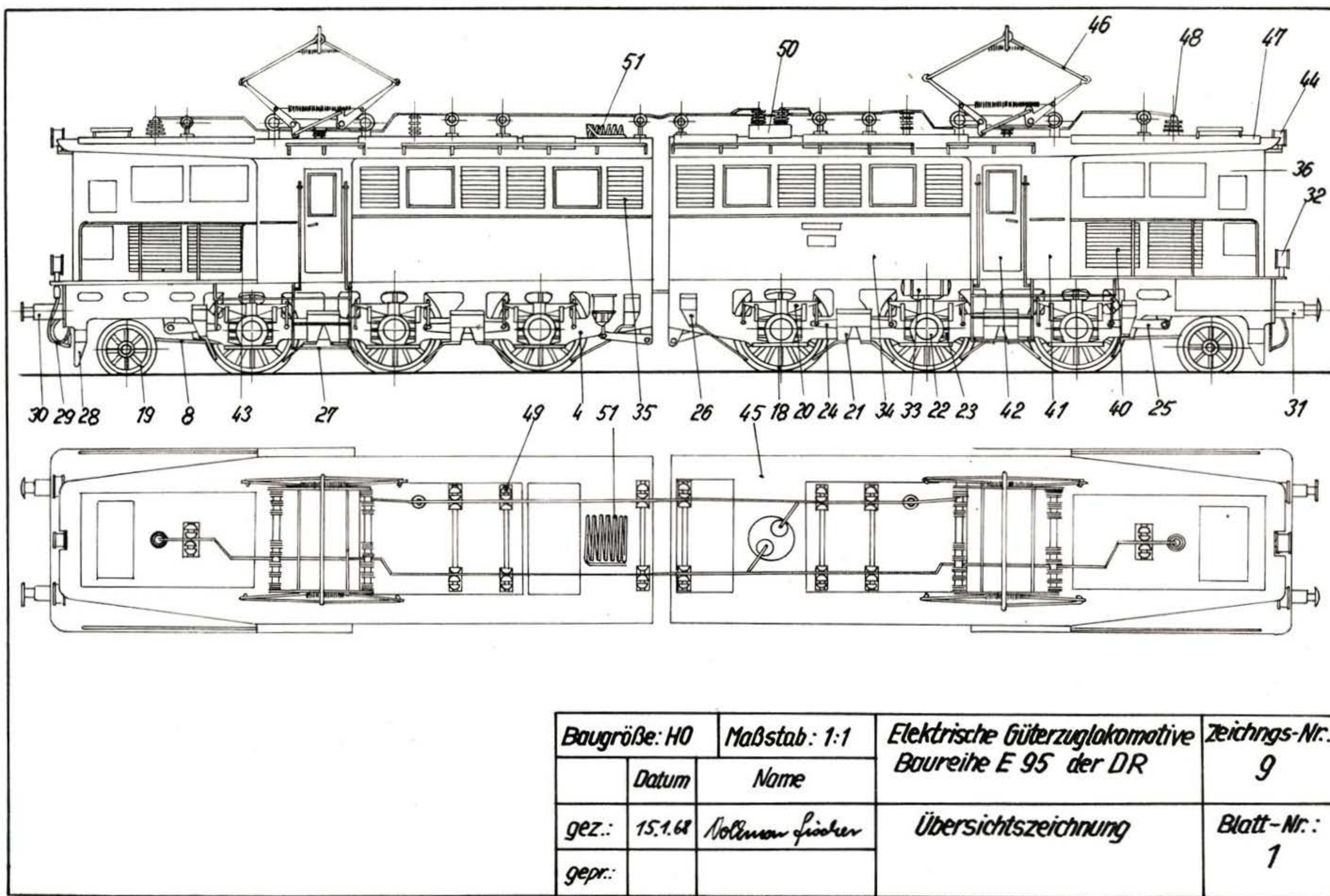
VOLKMAR FISCHER, Weimar

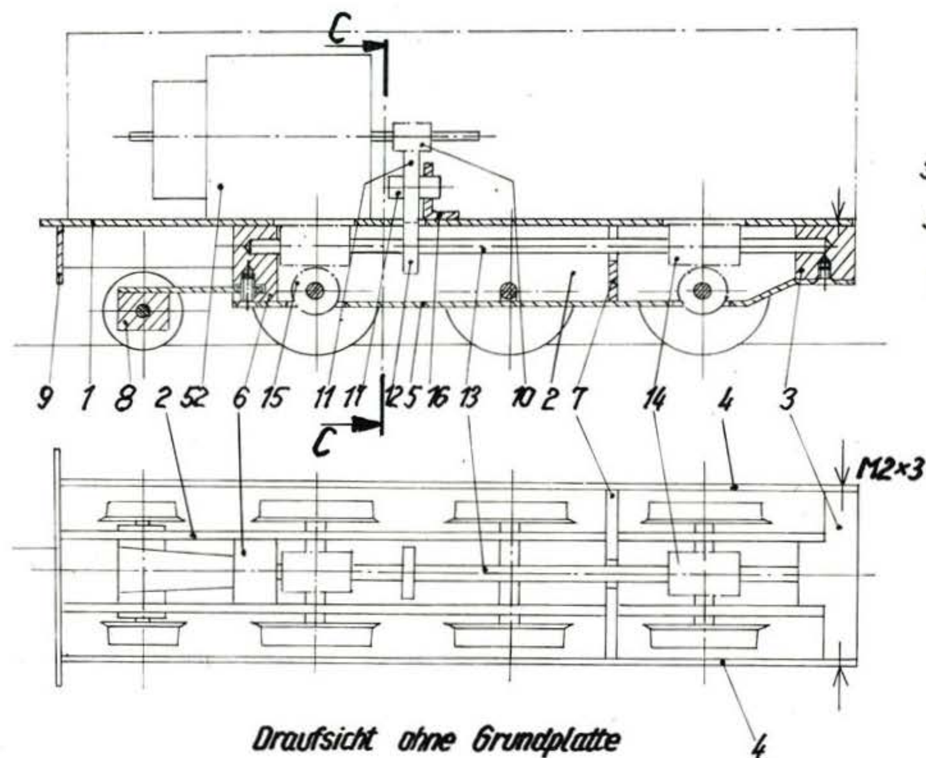
Bauanleitung für die Ellok der Baureihe E 95

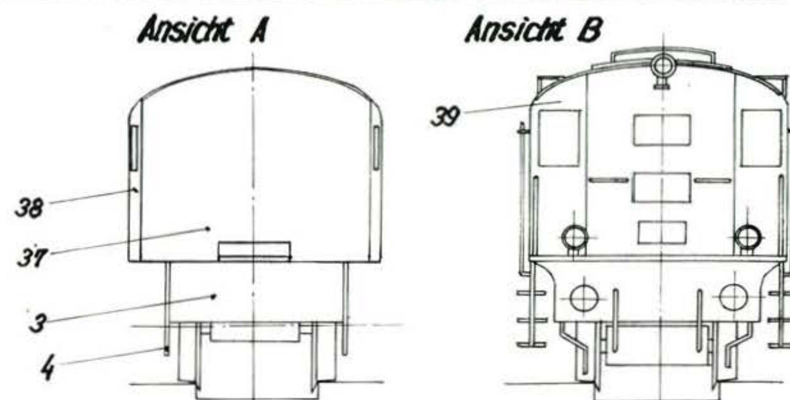
Die Lokomotiven der Baureihe E 95 sind für den schweren Güterzugdienst vorgesehen. Sie wurden 1927 in sechs Exemplaren in Dienst gestellt.
Nach Wiederaufnahme des elektrischen Zugbetriebes in der DDR wurden vom Raw Dessau drei Maschinen aufgearbeitet und versehen den schweren Güterzugdienst. Sie haben sich trotz der Zweiteiligkeit gut bewährt.
Beim Nachbauen dürfte es keine besonderen Schwierigkeiten geben. Es wurden in die Zeichnungen nur die markantesten Einzelteile aufgenommen, deren Maße aus der Übersichtszeichnung schlecht abzunehmen sind. Im wesentlichen ist der Maßstab 1 : 1 für die Nenngröße H0 verwendet worden. Nur wo die Übersichtlichkeit der Bemaßung gelitten hätte, wurde der Maßstab 2 : 1 vorgezogen.
Für den Bau gelten dieselben Hinweise, wie sie schon in anderen Anleitungen gegeben wurden, wie gemeinsame Anfertigung der Rahmenseitenteile usw.
Im Plan und in der Stückliste wurde die Ausführung angegeben, bei der beide Lokhälften angetrieben sind. Sollte nur eine Hälfte angetrieben werden, so können die gesamten Getriebeteile und Aussparungen für das Getriebe in der anderen Hälfte entfallen.
Für den Antrieb habe ich den viereckigen Piko-Motor aus der belgischen Diesellok vorgesehen.
Die Getriebeausführung ist nur als Vorschlag aufzufassen, obwohl die Maße der Zeichnungen hierauf abgestimmt worden sind.
Das Getriebe mit den Treibradsätzen läuft in einem Innenrahmen, während der Außenrahmen in dieser Hinsicht keine Aufgaben hat.
Der gesamte Rahmen wurde soweit wie möglich verlötet, auch mit der Grundplatte, wobei jedoch die Auswechslung von Verschleißteilen wie Wellen, Radsätzen noch möglich ist. Zu diesem Zweck ist auch Teil 3 angeschraubt, um auch die Schneckenwelle ausbauen zu können. Eine Ausführung des Rahmens mit Schraubverbindungen, um eine weitgehende Zerlegbarkeit zu gewährleisten, ist natürlich auch möglich.
Beim Getriebe muß Teil 17 mit Teil 16 verlötet werden, Teil 11 muß gegen seitliches Verschieben gesichert werden.
Als Radsätze werden die von der alten Piko E 44 verwendet, allerdings ohne die Stirnzahnräder.
Das gesamte Gehäuse wird aus 0,3 bis 0,35 mm dickem Blech gefertigt. Alle Isolatoren werden aus Vollmaterial gefertigt (Drehen, eventuell mit Handbohrmaschine).
Die Stromabnehmer wurden nicht gesondert gezeichnet. Es können handelsübliche verwendet werden. Wer allerdings Wert auf einen Selbstbau legt, muß die Maße aus der Übersichtszeichnung abgreifen, bzw. muß auf vorangegangene Bauanleitungen zurückgreifen, in denen der Bau von Stromabnehmern ausführlich dargestellt worden ist.
Die Dachleitung wird aus dünnem Draht (0,4 mm bis 0,5 mm Durchmesser) aufgelötet.
Der Anstrich erfolgt wie üblich: Dach grau, Isolatoren braun, Stromabnehmer, Dachleitung rot, Seitenwände grün, Rahmen schwarz.

Stückliste

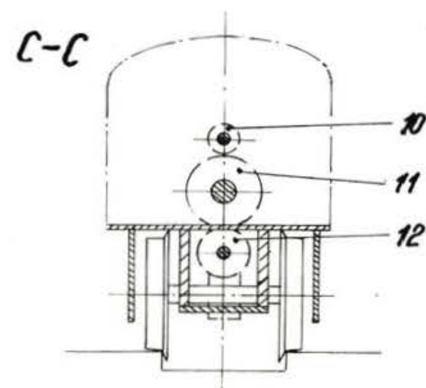
lfd. Nr.	Stck.	Benennung	Werkstoff-benennung
1	2	Grundplatte	Ms
2	4	Innenrahmenseitenteil	Ms
3	2	Lager für Schneckenwelle	St/Ms
4	4	Außenrahmenseitenteil	Ms
5	2	Bodenblech	Ms
6	2	Lager für Schneckenwelle	St/Ms
7	2	Verbindungsblech	Ms
8	2	Deichsel für Laufachse	Ms
9	2	Pufferbohle	Ms
10	2	Stirnzahnrad M 0,5	8 Zähne
11	2	Stirnzahnrad M 0,5	20 Zähne
12	2	Stirnzahnrad M 0,5	15 Zähne
13	2	Schneckenwelle	St 2 ⌀
14	4	Schnecken M 0,4	5 mm Teilkreis ⌀
15	4	Schneckenr. M 0,4	16 Zähne
16	2	Lagerbock für Achse	Ms
17	2	Achse für Zahnrad	St
18	6	Treibradsatz	16 ⌀
19	2	Laufradsatz	10 ⌀
20	12	Federpaket	Ms/Karton
21	8	Sandkasten, groß	Ms
22	12	Lager	Ms
23	24	Gleitbacken	Ms
24	4	Ausgleichhebel	Ms
25	4	Ausgleichhebel	Ms
26	8	Sandkästen, klein	Ms
27	4	Leiter	Ms
28	4	Bahnräumer	Ms
29	2	Heizkupplung	Cu-Draht
30	2	Puffer, gerade	St/Ms
31	2	Puffer, gewölbt	St/Ms
32	4	Scheinwerfer	Ms
33	2	Luftbehälter	Ms
34	4	Seitenwand	Ms
35	16	Lüfterjalousie	Ms
36	2	Vorbau	Ms
37	2	Rückwand	Ms
38	4	Führerstandrückwand	Ms
39	4	Führerstandstirnwand	Ms
40	8	Lüfterjalousie	Ms
41	4	Führerstandseitenwand	Ms
42	4	Tür	Ms
43	4	Geländer	Cu-Draht
44	2	Scheinwerfer	Ms
45	2	Dach	Ms
46	2	Stromabnehmer	div.
47	2	abnehmb. Dachteil	Ms
48	2	Isolator	Ms
49	12	Isolator	Ms
50	1	Hauptschalter	Ms
51	1	Kühlschlange	Cu-Draht
52	2	Motor 12 V =	


51
50
46
48
47
44
36
32
30 29 28
19
8
43
27
49
4
51
35
26
45 18 20 24 21 34 33 22 23
42
41
40
25
31
Baugröße: H0
Maßstab: 1:1
Elektrische Güterzuglokomotive
Baureihe E 95 der DR
Zeichngs-Nr.:
9
Datum
Name
gez.:
15.1.68
gepr.:
Übersichtszeichnung
Blatt-Nr.:
1

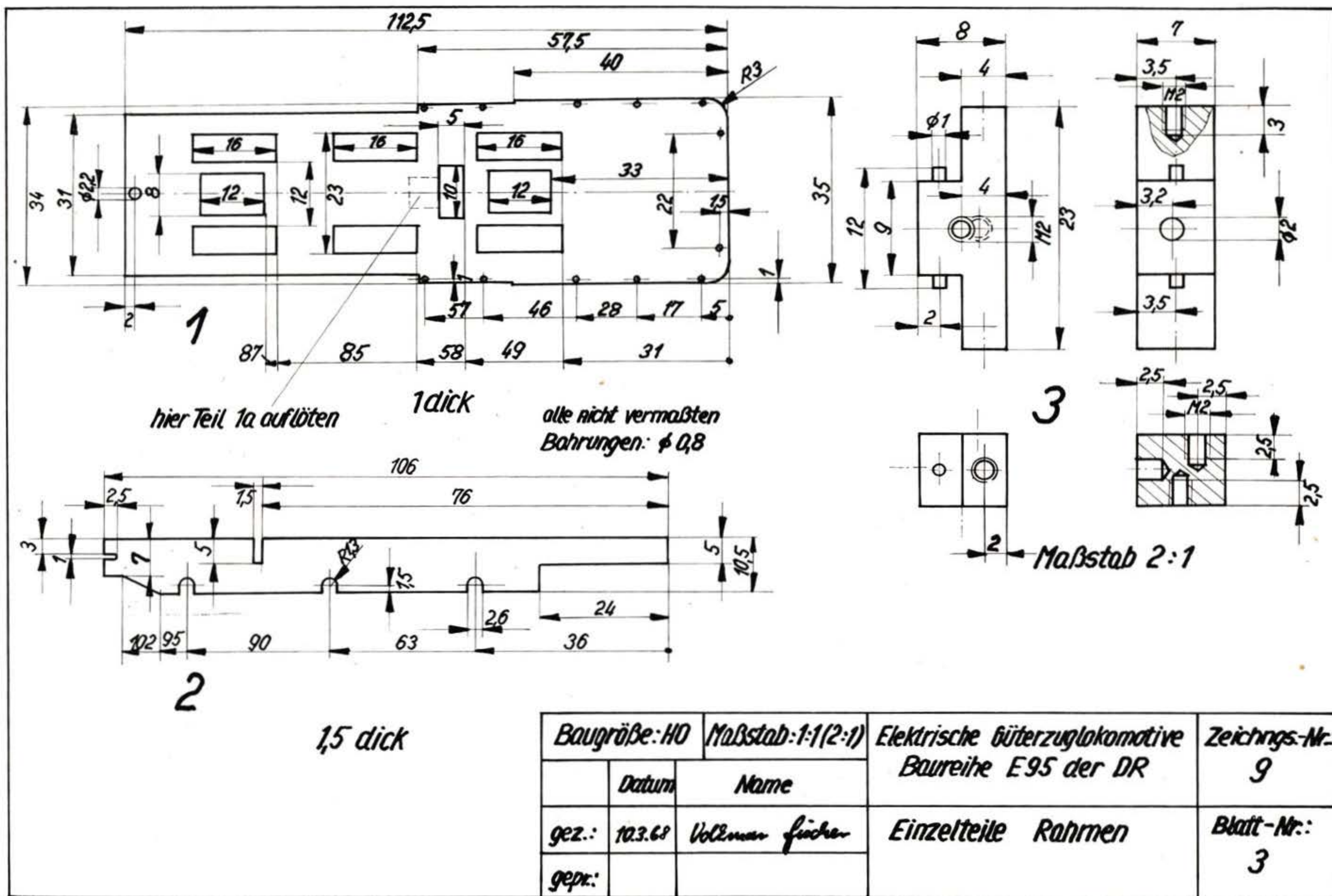


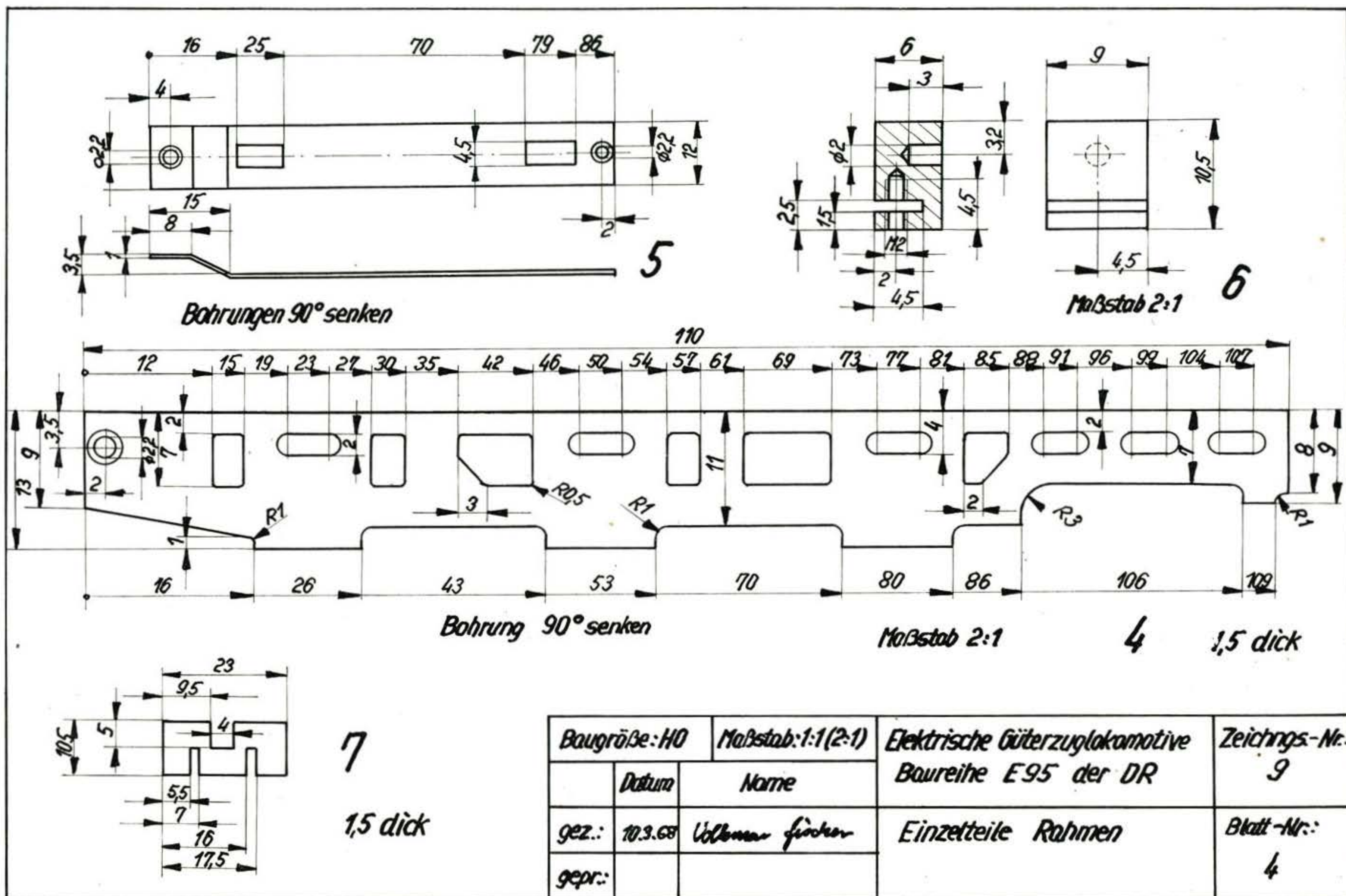


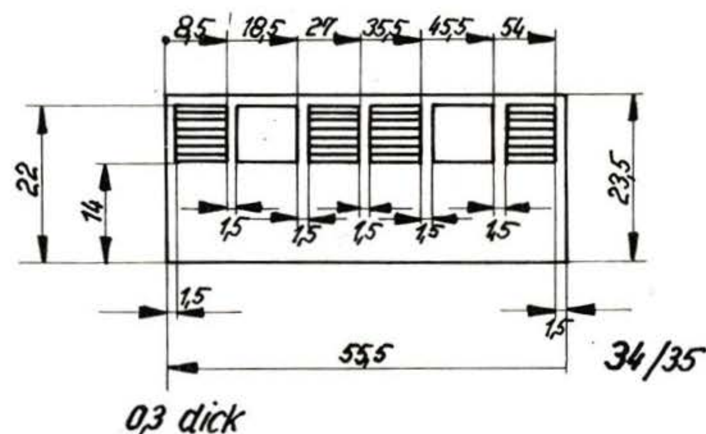
Darstellung ohne Stromabnehmer, Isolatoren, Einzelteile des Außenrahmens

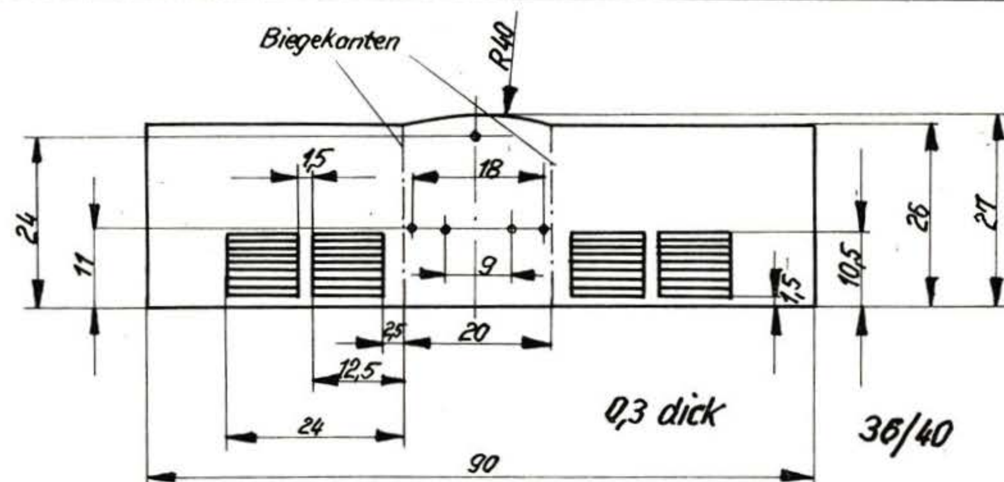


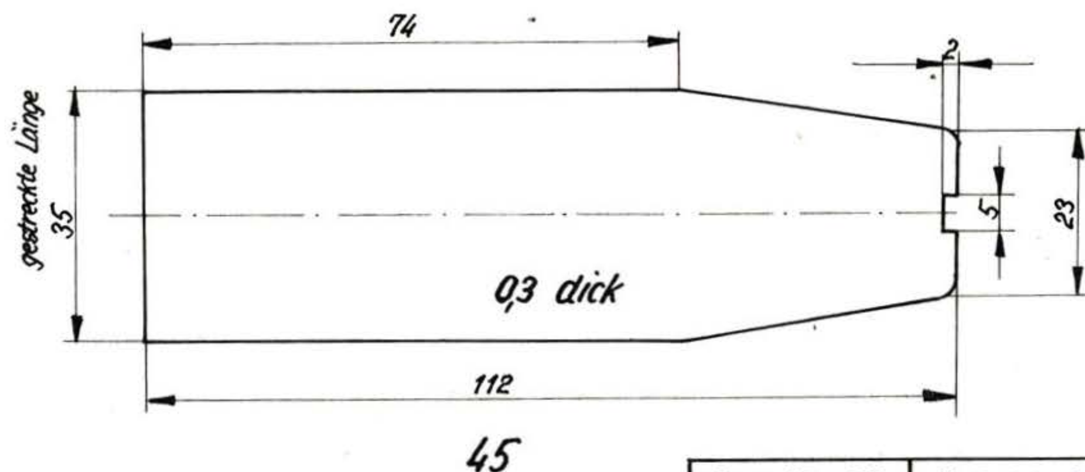
Baugröße: H0		Maßstab: 1:1	Elektrische Güterzuglokomotive Baureihe E 95 der DR	Zeichngs.-Nr.: 9
	Datum	Name		
gez.:	9.3.68	Volkmar Fischer	Übersicht ; Getriebe	Blatt-Nr.: 2
gepr.:				

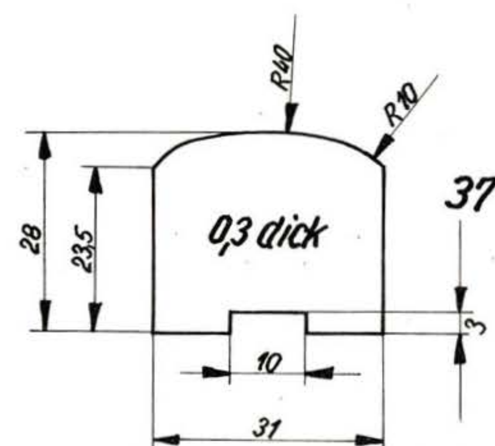

hier Teil 1a auflöten
1 dick
alle nicht vermaßten
Bohrungen: ϕ 0,8
1,5 dick
Maßstab 2:1
Baugröße: H0
Maßstab: 1:1 (2:1)
Elektrische Güterzuglokomotive
Baureihe E 95 der DR
Zeichngs.-Nr.: 9
Datum
Name
gez.: 10.3.68
Volkmar Fischer
gepr.:
Einzelteile Rahmen
Blatt-Nr.: 3


Bohrungen 90° senken
5
Maßstab 2:1
6
Bohrung 90° senken
Maßstab 2:1
4
1,5 dick
7
1,5 dick
Baugröße: H0
Maßstab: 1:1 (2:1)
Elektrische Güterzuglokomotive
Baureihe E95 der DR
Zeichngs.-Nr.: 9
Datum
Name
gez.: 10.3.68
Einzelteile Rahmen
Blatt-Nr.: 4
gepr.:









Baugröße: H0		Maßstab: 1:1	Elektrische Güterzuglokomotive Baureihe E 95 der DR	Zeichngs.-Nr.: 9
	Datum	Name		
gez.:	15.3.67	Vollmer Fischer	Einzelteile	Blatt-Nr.: 5
gepr.:				

Ein Schmalspur-Schneepflug

Im Winter ist schon mancher Fahrplan außer Kraft gesetzt worden, wenn plötzlich starker Schneefall einsetzte. Um derartige Betriebsstörungen auf ein Minimum zu beschränken, wurden Schneeräumfahrzeuge entwickelt und gebaut.
Man unterscheidet Schneeschleudern, Klimaschneepflüge und Schneepflüge.
Bei den Klimaschneepflügen ist die Pflugschar in Höhe und Breite verstellbar angeordnet. Die einfachen Schneepflüge haben eine keilförmige, feststehende Pflugschar und sind meist durch Umbau alter Tender entstanden. So läßt sich die Pflugschar des Schneepfluges des Bahnhofes Ilmenau mittels einer Winde in der Höhe über Schienenoberkante verstellen (siehe Heft 5/1964, Seite 133). Die Deutsche Reichsbahn besitzt etwa 200 Schneeräumfahrzeuge, darunter zwei Henschel-Schneeschleudern und eine Anzahl Schmalspur-Schneepflüge.
Auf dem Streckennetz der „Spreewaldbahn" (Cottbus–Straupitz, Straupitz–Goyatz) ist im Winter der Schneepflug 99-51-53 (siehe Foto) eingesetzt. Die Schmalspurstrecken müssen schon bei geringen Schneehöhen beräumt werden, da sich die Unterkante des Wasserkastenrahmens der Lokomotiven nur etwa 20 cm über Schienenoberkante befindet.
Der Schneepflug wurde aus dem hinteren und mittleren Rahmenteil einer ausgedienten Schmalspurlokomotive gewonnen. An den Stirnseiten wurde je eine Pufferplatte befestigt, die die Mittelpufferkupplung trägt.

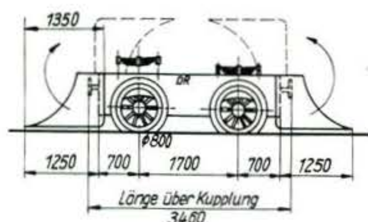


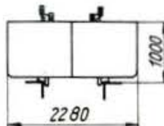
Oben an den Rahmenenden befinden sich links und rechts Scharniere, die parallel zu den Stirnwänden je eine Welle tragen. An letzteren sind die keilförmigen Pflugschare nach oben drehbar befestigt. Ein Kuriosum ist die Achsfederung. Die Federbunde liegen bei einer Achse innerhalb und bei der anderen außerhalb der Rahmenwangen. Dieser Schneepflug hat keine Bremseinrichtung. Mit seinen beiderseitigen Pflugscharen kann dieser Schneepflug nach beiden Richtungen eingesetzt werden, ohne gewendet werden zu müssen. Die der Schublokomotive zugewandte Pflugschar wird hochgeklappt, die Lokomotive mit dem Schneepflug gekuppelt, und die Räumfahrt kann beginnen.

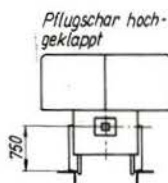
Joachim Dürlich, Cottbus

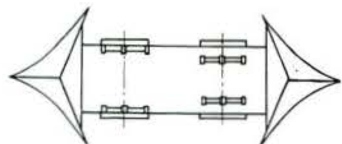
▲ *Schneepflug 99-51-53 (1000 mm Spurweite) auf dem Heimatbahnhof Straupitz*

Foto: Verfasser









Maßskizze des Schneepfluges (1000 mm Spurweite) in der Nenngröße H0 (die angegebenen Maße entsprechen denen des Vorbildes)





AUHAGEN-BAUSÄTZE SCHAFFEN FREUDE IN DER FREIZEIT!

Heute aktuell: *Kleine Stadt ganz groß!*

Liebe Modelleisenbahner, Hobby- und Bastelfreunde!
Am Schluß unseres vorigen Anzeigenbeitrages im „Modelleisenbahner" erwähnten wir eine Reihe von Bausätzen, mit denen eine kleine Stadt gestaltet werden kann. Damit wollen wir uns heute etwas ausführlicher beschäftigen.
Es hat schon seine Richtigkeit, wenn wir sagen: KLEINE STADT – GANZ GROSS! Das bestätigten uns schon viele Modelleisenbahner, die bereits zum Städte-Erbauer avancierten. Packen wir mal die KLEINE STADT aus:
Die betreffenden Bausätze sind mit den Artikel-Nummern 2/01 bis 2/12 bezeichnet. Aus dem bisherigen Sortiment können die Artikel 1/23, 1/38, 1/48 und der Bahnhof „Neuenburg" 3/25 mit eingesetzt werden.
Das sind insgesamt 36 verschiedene Gebäude mit vielen Variationsmöglichkeiten. „Eine ganz schöne Arbeit!" werden Sie vielleicht sagen. Aber bietet sich diese nicht gerade für die langen Winterabende an? Jetzt, da die Gartenarbeit, der Sport oder andere sommerliche Hobbys nur noch recht begrenzt die Freizeitgestaltung ausmachen. Wir haben natürlich darauf geachtet, daß die einzelnen Gebäude mit geringstmöglichem Zeitaufwand gefertigt werden können.
Kurzum: Jedes einzelne Gebäude ist ein Schmuckstück für sich. Es paßt sich in allen Einzelheiten und in jeder beliebigen Kombination den übrigen Gebäuden an, so, wie sich das für ein liebenswürdiges kleines Städtchen gehört. Nicht nur die Fassaden sind fein detailliert, auch die Rückfronten der Häuser sind naturgetreu mit allen Einzelheiten ausgestattet.
Ihrer Phantasie sind keine Grenzen gesetzt. Die Freude, Ihre KLEINE STADT vom ersten Haus an ständig wachsen zu sehen, liegt ganz bei Ihnen. Die Bausätze 2/01 und 2/02 enthalten kleine Zwischenteile, mit denen Sie Verbindungen von Haus zu Haus schaffen oder Lücken in den Straßenfluchten schließen können.
Natürlich muß Ihre kleine Stadt Straßen haben, und hier und da werden Böschungsmauern gebraucht, eventuell auch ein Stück Stadtmauer. Vielleicht schaffen Sie es auch nach eigener Phantasie, ein Stadttor zu bauen. Auch daran haben wir gedacht und Prägepappen für Straßenpflaster und Steinmauern in unser Sortiment aufgenommen. Die Formate sind in Länge und Breite den Erfordernissen angepaßt. Ihre Straßen können in Kurven verlaufen, ganz wie es die Voraussetzungen auf Ihrer Anlage verlangen. Auch einen Marktplatz zu „pflastern" ist kein Problem.
Dazu eine besondere Empfehlung: Schaffen Sie für Ihre KLEINE STADT einen ansteigenden Unterbau. Dann lassen sich die Straßenzüge terrassenförmig besonders wirkungsvoll staffeln. Mit der Nachbildung von Stütz- und Böschungsmauern erzielen Sie ganz reizvolle Effekte.
Unsere Prägepappen sind speziell hierfür geschaffen und lassen sich leicht verarbeiten. Jeder Zuschnitt ist möglich. Fragen Sie Ihren Modellbahn-Fachhändler. Er wird Sie bestimmt gern beraten.
Noch ein Wort zu den Baugrößen: Wir haben diese so eingestellt, daß sie auch für H0-Anlagen optisch vertretbar sind. Besonders, weil Ihr Motiv oft im Mittel- oder Hintergrund aufgebaut wird; denn das lassen die Platzverhältnisse auf H0- wie TT-Anlagen in den meisten Fällen gar nicht anders zu. Durch diese Bauweise kommt Ihre Anlage am wirksamsten zur Geltung. Die kleinen Gebäude im Hintergrund ergeben eine optische Tiefenwirkung. Zum anderen sind die Abmessungen der Modelle so gewählt, daß sich Straßenfahrzeuge und Figuren gut einordnen lassen.
Auf TT-Anlagen ist die Platzfrage zwar nur in seltenen Fällen kritisch, doch auch hier ist zu empfehlen, daß der Mittel- oder Hintergrund für das Einbauen des Stadtmotivs gewählt wird.
Alles in allem: Wir haben uns viel Mühe gegeben, Ihnen wieder Freude zu bereiten; denn auch Sie sollen bestätigen: KLEINE STADT GANZ GROSS.
Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie uns einmal schreiben. Gern werten wir Anregungen aus oder geben Ihnen Hinweise und Empfehlungen; denn Sie wissen ja: Ihre Freude ist auch unsere Freude. Beiträge und gelungene Fotos veröffentlichen wir gern in der Fachzeitschrift „Das Signal" unter der Rubrik „Landschaftsgestaltung auf Modellbahnanlagen". Dieses sehr interessante Heftchen führt Ihr Modellbahnfachhändler ebenfalls.

Damit für heute und bis zum nächsten Mal:

Freude in der Freizeit
SCHAFFEN AUHAGEN-BAUSÄTZE

H. AUHAGEN KG · MODELLSPIELWAREN
9341 MARIENBERG/SA.

Katalog gegen Einsendung von 0,25 M in Briefmarken



Durch Zufall fand unser Leser Günter Wunderlich diese Medaille im Schaufenster eines Antiquariats. Die Medaille wurde anläßlich der Einweihung des Leipziger Hauptbahnhofs geprägt. Sie besteht aus Kupfer, und ihr Durchmesser beträgt 400 mm.

Fotos: Günter Wunderlich, Frankfurt (Main)





KARLHEINZ UHLEMANN, Dresden

Ältere sächsische Schmalspurwagen

Die folgenden Maßzeichnungen, die den beiden Veröffentlichungen [1] und [2] entnommen wurden, sollen wieder einmal eine Anregung zum Bau von Schmalspur-Wagenmodellen geben. Die Vorbilder dieser Wagen waren um die Jahrhundertwende recht zahlreich auf den sächsischen Schmalspurstrecken vertreten. Beispielsweise waren von dem gedeckten Güterwagen auf Bild 3 im Jahre 1895 174, von dem offenen Güterwagen auf Bild 4 sogar 350 Exemplare vorhanden. Die letzten dieser Zweiachser wurden erst in den dreißiger Jahren ausgemustert, wenige Einzelstücke sind z. B. als Ortsgerätewagen oder andere Sonderwagen noch bis in unsere Tage bei der DR im Einsatz. Einige dieser Wagen, die der Nachwelt erhalten bleiben sollen, sind den Modellbahnfreunden sicher noch von der Fahrzeugschau in Radebeul-Ost zu Pfingsten 1968 bekannt (vgl. auch [3]).

Zum Nachbau der Fahrzeuge sollen noch einige kurze Hinweise gegeben werden. Die Zeichnungen sind im Maßstab 1 : 87 (Nenngröße H0) gehalten, so daß alle nicht angegebenen Maße direkt entnommen werden können. Die eingetragenen Maße sind die des Vorbildes, die Klammermaße dagegen gelten für die Nenngröße H0.

Trotz der etwas filigranen Arbeit sollte nicht auf die Nachbildung der sichtbaren Teile der Heberleinbremseinrichtung verzichtet werden, da diese den Fahrzeugen erst das spezielle „Schmalspur-Aussehen" verleihen. Als Seilrollen sind beispielsweise Blechplättchen geeignet, die man sich mit einem 2-mm-Locheisen aus dünnem Messingblech herstellt. Auf die zeichnerische Darstellung der unter den Wagenkästen liegenden Einrichtungen der Heberleinbremse, deren Funktion und Aufbau sehr schön in [4] angegeben sind, wurde aus Gründen der Übersichtlichkeit verzichtet.

Für die Achslager können die Untergestelle der zweiachsigen Zeuke-TT-Wagen Verwendung finden. Leider sind diese Untergestelle seit einiger Zeit nicht mehr im Handel, so daß man, wenn man den etwas mühsamen Selbstbau umgehen will, die kompletten TT-Wagen zerlegen muß (die TT-Freunde mögen uns dies verzeihen!). Von diesen Wagen verwenden wir auch gleich die Kupplungen. Diese sind zwar nicht vorbildgerecht, eignen sich aber für den Betrieb auf der Gleisanlage viel besser als die Mittelpufferkupplungen, die mehr für „Abstellgleis"- oder „Vitrinen"-Fahrzeuge in Frage kommen. Die sächsischen Schmalspurfahrzeuge hatten, wie man auch aus den Zeichnungen erkennt, auf beiden Seiten unterschiedliche Mittelpuffer. Der längere der beiden Puffer war dabei so ausgebildet, daß er im ungekuppelten Zustand das zum Kuppeln dienende Zugeisen in sich aufnehmen konnte.

Der vierachsige Personenwagen wird mit den handelsüblichen Drehgestellen der Herr-Schmalspurwagen ausgerüstet. Dabei muß allerdings der Drehzapfenabstand gegenüber dem Vorbild verringert werden, weil sonst die Trittbretter keine ausreichende Drehbewegung der Gestelle zulassen. Überhaupt macht sich bei einigen dieser alten, sehr schmal gehaltenen Fahrzeuge die mit 12 mm zu breite Modell-Spurweite bei der Unterbringung des Fahrgestells etwas störend bemerkbar und zwingt zu Kompromissen.

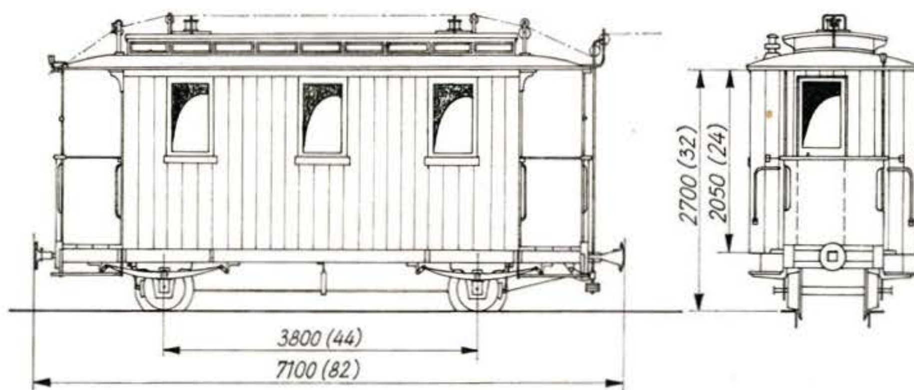
Nach der Modellbahnnorm NEM 013 fallen die Fahrzeuge der 750-mm-Spur auch nicht mehr unter die Nenngröße H0m mit der Spurweite Gm = 12 mm, sondern unter die allerdings noch nicht genormte Nenngröße H0e mit der Spurweite Ge = 9 mm. Da jedoch die Schmalspurfahrzeuge der Firma Herr, die wohl den Grundstock der meisten Schmalspuranlagen bilden, für die Spurweite 12 mm ausgelegt sind, werden die Schmalspurfreunde wohl in der Regel auch beim Selbstbau von Fahrzeugen diese Spurweite wählen. Zum Trost sei erwähnt, daß die Fahrt auf den 12-mm-Gleisen eine bei weitem weniger kipplige Angelegenheit ist als auf der 9-mm-Spur.

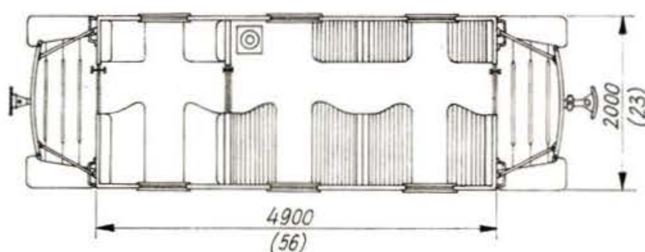
Übrigens kann man mit der Modell-Lokomotive der Baureihe 99^{64-72} der Firma Herr und unseren alten Zweiachsern durchaus vorbildgerechte Züge bilden, denn die Vorbilder der Lokomotive verkehrten auch schon in den zwanziger Jahren auf den sächsischen Schmalspurstrecken.

Die Farbgebung der Wagen gleicht völlig der normalspuriger Fahrzeuge.

Literaturverzeichnis:

1 Die Sekundäreisenbahnen des Königreiches Sachsen (anonym), Dresden 1886
2 Ledig / Ulbricht: Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreich Sachsen
2. Auflage, Leipzig 1895
3 Der Modelleisenbahner 1968, Heft 9/1968
4 Trost, G.: Kleine Eisenbahn – ganz raffiniert, Berlin 1961, S. 283···284



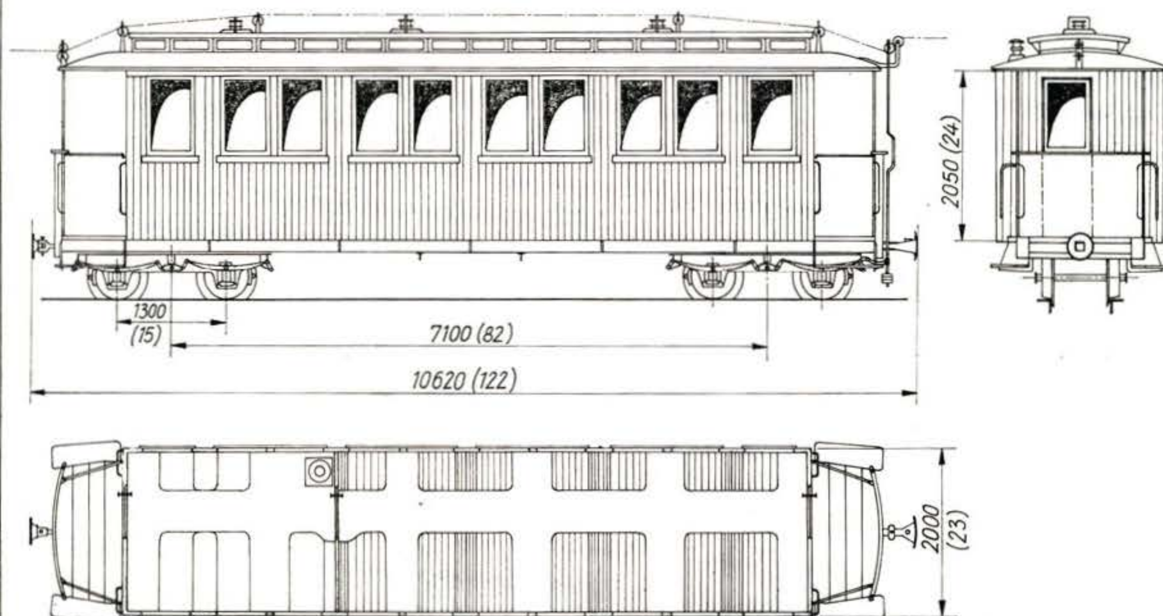


Sächs. Schmalspurbahnen

Zweiachsiger Personenwagen

2./3. Klasse, Baujahr ab 1890

M 1:1 für H0

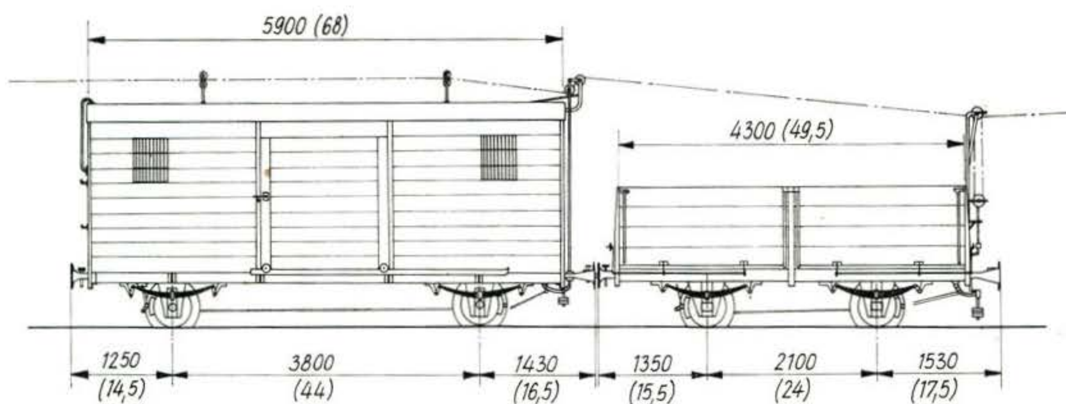


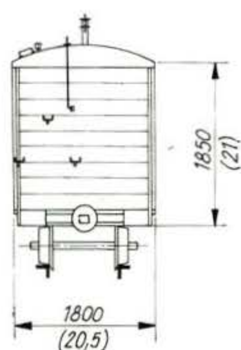
Sächs. Schmalspurbahnen

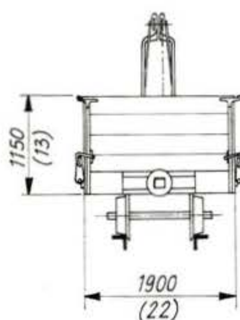
Vierachsiger Personenwagen

2./3. Klasse, Baujahr ab 1891

M 1:1 für H0





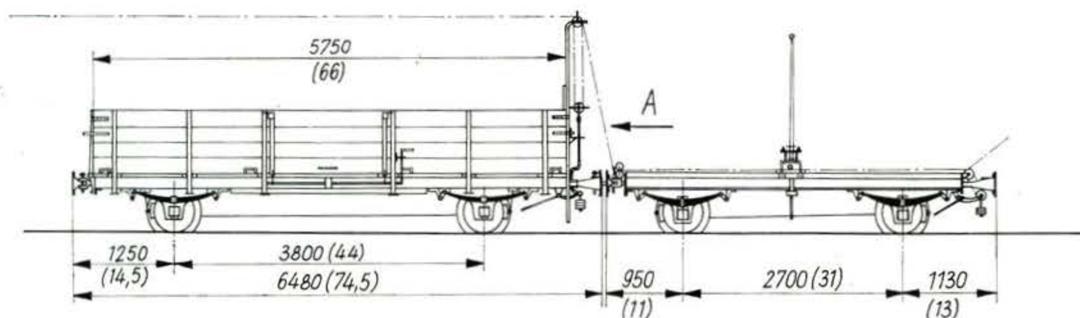


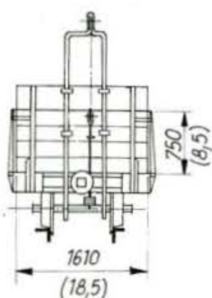
Sächs. Schmalspurbahnen

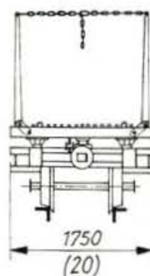
Gedeckter und offener Güterwagen für Massengüter

Baujahre ab 1883 bzw. 1894

M 1:1 f. H0







Ansicht A

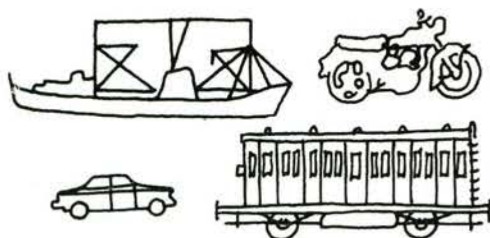
Sächs. Schmalspurbahnen

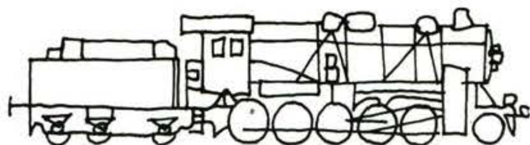
Offener Güterwagen und Wagen für Langholz

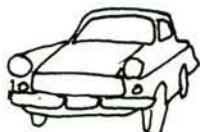
Baujahre ab 1882 bzw. 1890

M 1:1 für H0

TT
Zeuke








Zum Wünschen und zum Schenken

Modellbahn-Handbuch
von K. Gerlach
2., unveränd. Aufl., 356 Seiten, 282 Abbildungen, Leinen 16,80 M

Die Dampflokomotive
Entwicklung, Aufbau, Wirkungsweise, Bedeutung und Instandhaltung sowie Lokomotivschäden und ihre Beseitigung
2., überarb. Aufl., 918 S., 509 Abb., 35 Taf., 44 Anl., Lederin 28,– M

Dampflokomotiven

Normalspur – Baureihen 01 bis 96
von K.-D. Holzborn
Etwa 120 S., 180 Abb., lackiert etwa 16,80 M

Zahnrad / Lokalbahn / Schmalspur
von K.-D. Holzborn und K. Kieper
Etwa 150 S., zahlr. Abb., etwa 16,80 M
(Gemeinschaftsausgabe mit dem Albis-Verlag, Düsseldorf)
Auslieferung voraussichtlich im Oktober und November 1968

Leitfaden der Dieseltriebfahrzeuge
Autorenkollektiv unter Leitung von F. Brandt, Dipl.-Ing.
Band 1: 472 S., 339 Abb., 20 Taf., 2 Anl.,
Band 2: 622 S., 300 Abb., 29 Taf., 8 Anl.,
beide Bände zusammen Lederin 34,– M

Deutsche Dieseltriebfahrzeuge – gestern und heute
von H. Kunicki
2. Aufl., 328 S., 144 Abb., 38 Taf., 2 Anl., Hln. cell. 13,80 M

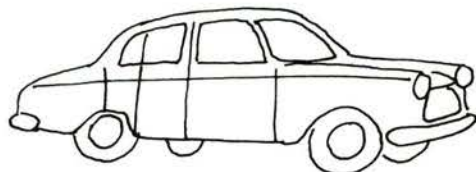
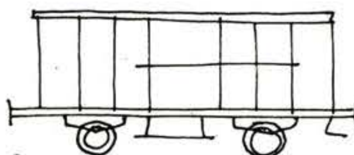
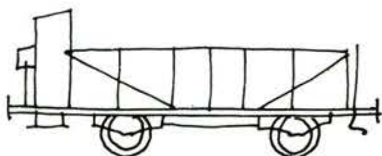
Elektrische Lokomotiven
von W. Deinert
3. Aufl. Etwa 402 S., 299 Abb., 7 Taf., 12 Anl., Lederin 9,50 M

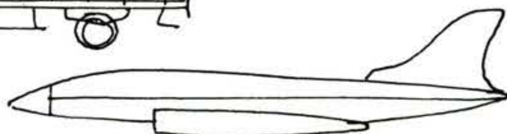
Die Berliner S-Bahn
Autorenkollektiv unter Leitung von Dr. rer. oec. G. Götz
2., überarb. Aufl., 318 S., 197 Abb., 6. Anl., Lederin 14,20 M

Eisenbahnwagen
von W. Deinert
560 S., 498 Abb., 21 Taf., 6 Anl., Lederin 22,80 M



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
DDR – 108 Berlin, Französische Str. 13/14



Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und Zusendungen von Mitgliedern des DMV (Mitgliedsnummer angeben!) zu „Wer hat – wer braucht?“ sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41II. Einsendungen von Nichtmitgliedern des DMV zu „Wer hat – wer braucht?“ können nicht bearbeitet werden. Die bis zum 8. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Greifswald

Herr Gerhardt Berndt, Feldstraße 13, hat sich mit einer neugegründeten Arbeitsgemeinschaft unserem Verband angeschlossen.

Halle

Die Arbeitsgemeinschaften Bad Dürrenberg und Halle zeigen vom 23. November bis 14. Dezember 1968 im Pädagogischen Informationszentrum in Halle, Große Steinstraße 27–28, eine große Modellbahnausstellung. Die Ausstellung ist Montag bis Freitag von 13 bis 18 Uhr und Samstag und Sonntag von 10 bis 18 Uhr geöffnet.

Schkopau

Unter der Leitung von Herrn Peter Jurkowsky, Karl-Marx-Straße 14, ist eine neugebildete Arbeitsgemeinschaft unserem Verband beigetreten.

Leipzig

Die Arbeitsgemeinschaften „Friedrich List“, Leipzig, 6/23 und 6/8 Leipzig, veranstalten traditionsgemäß im Leipziger „Hansa Haus“ ihre diesjährige Modelleisenbahnausstellung. Neben vielen neuen Anlagen wird ein Modell der neuen Leipziger Schnellbahn und deren Streckenführung den Besuchern vorgestellt. Besonderer Höhepunkt ist eine umfangreiche Gastausstellung des Verkehrsmuseums Budapest und des Landesverbands ungarischer Modelleisenbahner. Erstmalig werden Modelle im Maßstab 1 : 5 und 1 : 10 vorgestellt. Die Ausstellung ist vom 30. November bis 22. Dezember 1968 geöffnet. Weitere Informationen über die Geschäftsstelle der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“, Leipzig Hbf (Quergang).

Anklam

Unter der Leitung von Herrn Hans-Ulrich Schulz, Breite Straße 16b, hat sich eine neugebildete Arbeitsgemeinschaft unserem Verband angeschlossen. Weitere Interessenten können sich noch melden.

Heidenau

In der Zeit vom 16. November bis 1. Dezember 1968 veranstaltet die Arbeitsgemeinschaft 3/2 Heidenau im Kulturhaus „Otto Buchwitz“ ihre 5. Modelleisenbahnausstellung. Sie ist samstags und sonntags von 10 bis 19 Uhr und werktags außer mittwochs von 16 bis 19 Uhr geöffnet.

Erfurt

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 4/33 „Johannes Scharrer“, Erfurt, haben in Verbindung mit der HO-Industriewaren, Filiale „Modelleisenbahn“, Erfurt, Anger 39/40, und der Firma Zeuke und Wegwerth einen Garantieleistungsvertrag abgeschlossen. Dadurch ist es möglich, anfallende Reparaturen kurzfristig auszuführen. Für den Modellbauer der Spurweite TT wird ein reichhaltiges Sortiment an TT-Ersatzteilen geführt. Des weiteren sind in dieser Filiale noch spezielle Teile für den Modelleisenbahnbau zu erhalten.

Netzschkau

In der Zeit vom 30. November bis 8. Dezember 1968 findet im Jugendklubhaus in Reichenbach eine Sonderausstellung der Arbeitsgemeinschaft 3/24 „Göltzschtalbrücke“ statt. In dieser Ausstellung wird die Gemeinschaftsanlage der Arbeitsgemeinschaft vorgestellt. Die Ausstellung ist werktags von 16 bis 19 Uhr, sonnabends von 14 bis 19 Uhr und sonntags von 10 bis 18 Uhr geöffnet.

Wer hat – wer braucht?

11/1 Suche „Der Modelleisenbahner“ Jahrgang 1953.

11/2 Biete Märklin 2 C 1, Spur I, Typ PLM – Suche Märklin Spur 0 Modellmaterial.

11/3 Abzugeben: BR V 200 DB (N), BR 80 DB (N), D-Zugwagen und Güterwagen (N), 8 Paar Weichen mit abnehmbaren Antrieb (N), US-Diesellok F 7 (4016) mit Zusatz-Motorwagen (5688).

11/4 Verkaufe 1 BR 42 Gützold, 1 dän. Diesellok Piko (Gummiantrieb), 1 BR 80 Piko m. Heus. Steuer, 1 E 63 Piko m. vernick. Rädern, 3 E 44 Piko (1 m. Fleischmann-Dachstromabn. 1 AEG Ausführ.), 1 BR 80 Fleischmann 1 : 82 für 30 bis 50 Prozent des Neupreises. 1 V 100 Gützold, neuwertig, 1 BR 64 gebraucht, 1 V 15 Gützold orange, Umbau als Werklok, 1 Diesellok Bo-Bo Umbau-Eigenbau aus E 46, 1 BR 84, neuwertig, Hruska; verschiedene Auhagen-Gebäude und Matchbox Veteranen-Modelle. 10 Rokal TT Licht-, Vor- und Hauptsignale in gutem Zustand. Suche: H0-12 Schmalspur-Fahrzeuge.

11/5 Biete 3 Trafos 110–220 V, 1 Trafo – Piko ME 002, 6 Weichen links, 8 Weichen rechts, 62 Fahrdrähte für Fahrleitung, 59 Schienen gerade und gebogen, 35 Fahrleitungsmasten, 1 Lichtsignal, 1 Formsignal, 4 Schnellzugwagen, 1 Gepäckwagen, 4 Güterwagen, 1 Ellok – Märklin RS 800, 1 Dampflok – Märklin SLR 800, 1 Piko Ellok E 44 sowie diverses Zubehör.

Helmut Reinert, Generalsekretär

WISSEN SIE SCHON ...

● *daß die längste durchgehend elektrifizierte Eisenbahnlinie Europas die Strecke von Leningrad nach dem Sewan-See (Armenien) mit 3680 km ist?*

● *daß nach offizieller Mitteilung aus Paris die Planung des Ärmelkanaltunnels nunmehr in Angriff genommen werden soll? Mit dem Bau wird in ein bis eineinhalb Jahren begonnen. Die Bauzeit des 51 km langen Tunnels wird mit sechs Jahren veranschlagt.*

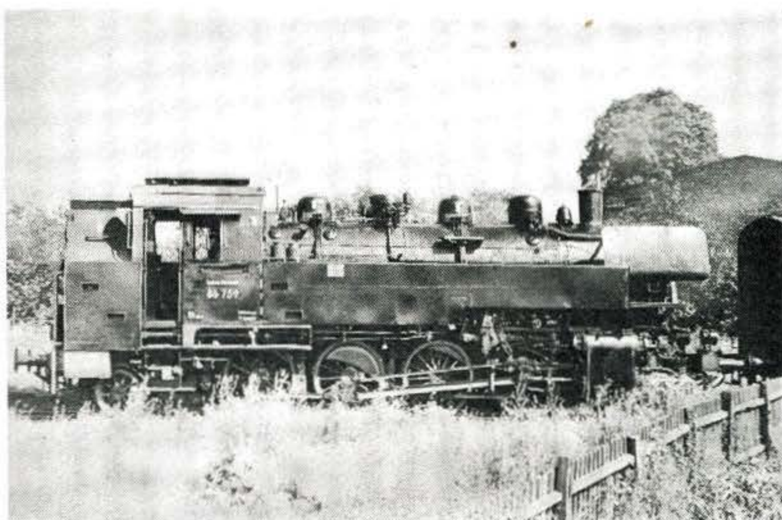
● *daß die elektrischen Triebwagenzüge der NS künftig in gelber Farbe gehalten werden? Die ersten Wagen mit neuem Farbanstrich sind kürzlich ausgeliefert worden. Dach, Untergestell und die für die Reisenden bestimmten Seitentüren sind grau gestrichen. Meterbreite blaue Diagonalstreifen sollen mit Reklameaufschriften versehen werden.*

● *daß die Ungarische Staatsbahn (MAV) bereits 100 Diesellokomotiven M 62 sowjetischer Bauart besitzt? Ende 1968 wird eine 6000 PS starke Ellok ungarischer Bauart bei der MAV eingesetzt, desgleichen wird in Ungarn eine 3000 PS starke dieselelektrische Lok gebaut.*

● *daß die westdeutsche Bundesbahn im Frankfurter Hauptgüterbahnhof ihr erstes elektronisch gesteuertes Stellwerk baut? Teile davon sind bereits in Betrieb. Bis 1969 soll die Anlage fertig sein. Bisher wurde selbst bei den modernsten Dr-Stellwerken noch die Relaistechnik angewendet.*

● *daß in Österreich für einen Spielfilm „Hannibal Brooks" die Montafonerbahn die 1'D1'-Dampflokomotive 93.1340 von der ÖBB erworben und mit einem Zug Panzerattrappen mit 60 km/h entgleisen und in einer Schlucht hat zerschellen lassen? Der unter 14 at Überdruck stehende Kessel „überlebte" den Absturz ohne Folgen.*

● *daß im Jahre 1967 die sowjetischen Eisenbahnen einen Güterverkehr von 2000 Milliarden Tonnenkilometern bewältigten? Vergleichsweise sei erwähnt, daß ein Güterzug mit einer Masse von 2000 t 1460 Jahre lang mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h fahren müßte, um diese Transportleistung zu vollbringen.*

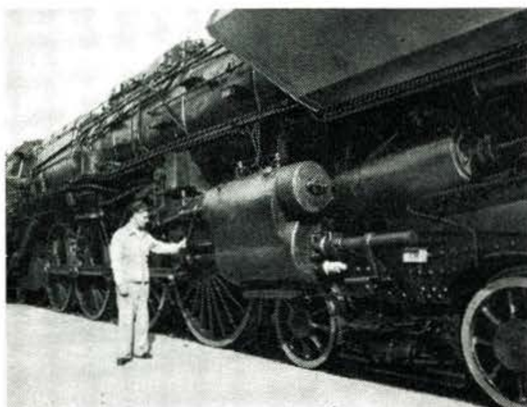


„Obwohl ich bei Ihnen bisher wenig Glück mit meinen Fotos hatte, lasse ich doch den Mut nicht sinken und versuche, aus den gemachten Fehlern von mir und auch von anderen zu lernen. Heute schicke ich Ihnen eine Kuriosität zu, das Foto einer 86er Lok mit Witte-Windleitblechen. Hoffentlich erfüllt das alle Anforderungen, die Sie an ein Foto stellen, welches in unserer Zeitschrift veröffentlicht werden soll. ‚Geschossen' wurde es im Juli 1968 im Bf Wolgaster Fähre auf der Insel Usedom. Die Lok 86 759 ist jetzt im Bw Heringsdorf beheimatet und lief bis vor zwei Jahren im Karl-Marx-Städter Raum. Vom gleichen Bw wurden auch die Loks 86 030 und 86 323 mit Witte-Windleitblechen ausgerüstet. Wie mir Eisenbahner der Inselbahn berichteten, lief auch vor einigen Jahren dort eine 56²⁻⁹, die mit Witte-Windleitblechen ausgestattet war."

Herbert Böhme, Hohenstein-Ernstthal

Lieber Herr Böhme,
wie Sie sehen, hat Ihr erneuter Versuch „Glück" gehabt. Das liegt aber einzig und allein an der Qualität des Fotos: schwarz-weiß-hochglänzend, von bestechender Schärfe und mindestens postkartengroß. Schön wäre es noch gewesen, wenn die Lok so gestanden hätte, daß das im Vordergrund zu sehende Unkraut nicht mit auf den Film gekommen wäre. Also wiederum ein Hinweis für Bildeinsendungen! Ihre Redaktion

● *daß die Tokaido-Linie (Japan) von Osaka aus um 160 km nach Okayama verlängert wird? Während die bisherige Linie für eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h gebaut ist, wird die neue Strecke für 260 km/h ausgelegt sein. Dabei wird die Verlängerung folgende Abweichungen gegenüber der Stammlinie aufweisen: Bogenradius mindestens 3500 m statt 2500 m, wo immer möglich jedoch 4000 m, Gleisabstand der Doppelspur 4,3 statt 4,2 m, Schienenmasse 60 statt 50 kg/m, maximale Überhöhung 200 statt 180 mm.*



● *daß die hier gezeigte Lokomotive zu einer der vollkommensten Entwicklungen des europäischen Maschinenbaus in den 20er Jahren zählt? Es ist die berühmte „Mountain" 241-A der Französischen Staatseisenbahn (SNCF). Nachdem sie fast vergessen war, fand ein Schweizer Amateur eine der letzten dieser Loks irgendwo in Frankreich. Er kaufte diese riesige Maschine, restaurierte sie, und nun ist sie auf Schienen in der Nähe von Zürich ausgestellt. Die 241-A wiegt 200 Tonnen, ist über 27 Meter lang; die Räder haben einen Durchmesser von 1,95 Meter.*

◄ *Foto: Zentralbild*

Eisenbahnspiel gegen Ehekrisen

„Es gibt kein besseres Mittel als Spielzeugeisenbahnen, um eine Ehe, die zu entgleisen droht, auf den Schienen zu halten." Mit dieser Behauptung überraschte der New-Yorker Psychiater Dr. Robert A. Ravich unlängst die Teilnehmer eines Kongresses. Er empfahl den staunenden Zuhörern einen „Spieltest für zwischenmenschliches Verhalten", bei dem jeder der Ehepartner seine Lokomotive zu einem bestimmten Ziel steuern muß. Auf welchen Umwegen das geschieht, wie viele Zusammenstöße es gibt, ob einer den anderen blockiert oder behindert: Das sind für Dr. Ravich ebenso wichtige Testelemente wie die gleichzeitig auf Tonband festgehaltenen Gespräche und Bemerkungen des Ehepartners.

(Na endlich wissenschaftlich bewiesen!)

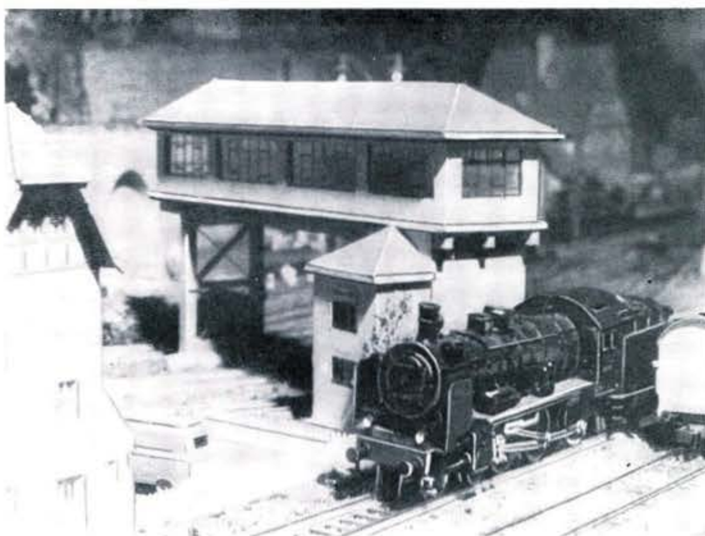
Durch Baupläne angeregt . . .

wurde unser Leser Herr Klaus Grunz aus Potsdam zum Eigenbau von Lokomotivmodellen. Von Beruf ist er aber Malermeister, geht also dabei keineswegs mit Feile und Lötkolben um. Dennoch, bei einigem Geschick und mit sehr viel Liebe und Ausdauer beim Hobby läßt sich viel erreichen. Erst seit fünf Jahren befaßt sich Herr G. mit dem Modellbahnbau. Seine Anlage ist 1,60 m × 2,20 m groß, sie hat 25 m Gleis, 16 Weichen und eine DKW. Im Eigenbau entstanden bisher in der (Maler-)Werkstatt eine BR 38, eine V 36, eine V 60 DB, eine V 200 DR und ein Rottenkraftwagen, sämtlich in der Nenngröße H0.

Bild 1 Die P8 (BR 38) fährt in den Bahnhof „Bitterbach" ein

Bild 2 Und dies ist die H0-Nachbildung einer V 36

Bild 3 Ein Ausschnitt des Kopfbahnhofes „Klein-Michenberg", rechts im Bild im Anschnitt die Eigenbau V-60



1



2



3

Einbinden des „Modelleisenbahners"

Zwölf Jahre lang hat für uns die Buchbinderei Otto, Mahlow, jährlich die einzelnen Hefte gebunden.
Aus gesundheitlichen Gründen kann Herr Otto nicht mehr für uns arbeiten.
Wir bitten deshalb, von Einsendungen der Einzelexemplare an die Buchbinderei Otto abzusehen.
Wir danken der Buchbinderei Otto für ihre langjährige gute Zusammenarbeit.
Leider können wir Ihnen eine zentral gelegene Buchbinderei nicht nachweisen, so daß wir Sie bitten, künftig unsere Hefte bei einer in Ihrer Nähe befindlichen Buchbinderei heften zu lassen.







▲

Heute noch häufig auf Nebenstrecken anzutreffen: Personen- und Güterzuglokomotive der Baureihe 324. Diese 1'C1'-Lok ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h zugelassen. Die hier abgebildete Maschine 324.1530 ist 1968 am Balatonnordufer an der Strecke Balatonfüred–Tapolca fotografiert worden.

Foto: Horst Thieme, Dresden



25 Exemplare dieser wuchtigen 2'D2'-Dampflokomotive wurden noch 1940 von den Montrealer Lokomotivfabriken an die Kanadische Staatsbahn abgeliefert. Wahrscheinlich sind sie heute schon alle ausgemustert. Das Foto entstand am 5. Mai 1949 in Truro.

Fotobeschaffung: Günter Wrielt, Kanada

Alter ABDm 2/4-Dieseltriebwagen der Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) aus der Dampf-Diesel-Epoche. Da für diese Fahrzeuge keine Käufer zu finden sind, sollen sie dem Schneidbrenner zum Opfer fallen (man vermutet aber, daß doch noch einige zu Reisezugwagen umgebaut werden).

Foto: Urs Nötzli, Zürich

▼







Ing. GÜNTHER FIEBIG, Dessau

40 Jahre Baureihe 62

Schwer fielen die Lokomotiven der Baureihe 62 aus, die in den Jahren 1928 bis 1932 gebaut, von der Deutschen Reichsbahn in zwei Exemplaren sofort die anderen aber erst 1931/1932 übernommen wurden. Der 2'C2'h2-Personenzug-Tenderlokomtive oblag der schwere Reisezugdienst auf kurzen, schwierigen Strekken. Es wurden davon nur 15 Lokomotiven gebaut, da für den gleichen Dienst noch genügend bewährte Lokomotiven der Baureihe 78 (ehemals preußische T 18) vorhanden waren, an deren Ausmusterung noch nicht gedacht zu werden brauchte. Bei der 62 war der Begriff der „Einheitslokomotive" fast völlig verwirklicht, denn fast alle Teile stimmten mit denen anderer Einheitslokomotiven, z. B. der geplanten 2'Ch2-Personenzug-Lokomotive der Baureihe 20, den ausgeführten 1'Eh3-Güterzug-Lokomotiven der Baureihe 44 001 bis 010 und der 1'E1'h3-Tender-Lokomotive der Baureihe 85, überein. Charakteristisch ist bei der 62 als Tenderlokomotive die Unterbringung der Vorräte über dem hinteren Drehgestell und die Anbringung von Windleitblechen schon vom Hersteller her. Die Lokomotiven waren 1932 eingesetzt in den Bahnbetriebswerken Düsseldorf Abstellbf. (62 001 bis 005), Saßnitz (62 006 bis 009) und Meiningen (62 010 bis 015). Die bei der DR verbliebenen Lokomotiven waren seit 1961 im Berliner Raum im schnellen Vorortverkehr eingesetzt, bis sie von den ersten V 180 abgelöst wurden. Von da an gingen die Lokomotiven der Baureihe 62 zum Bw Rostock, das damit vorwiegend den Vorortverkehr nach Warnemünde in Verbindung mit für Wendezugbetrieb eingerichteten Doppelstockzügen bespannte. Dort wurden sie dann durch die V 100 verdrängt. Es ist anzunehmen, daß auch bei der DR das Todesurteil über die Baureihe 62 schon gesprochen wurde, nachdem die bei der DB verbliebenen Lokomotiven schon vor Jahren ausgemustert wurden.

Technische Daten

Baureihe	62
Bauart	2'C2'h2
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Zylinderdurchmesser	600 mm
Kolbenhub	660 mm
Kuppelraddurchmesser	1750 mm
Laufraddurchmesser	850 mm
Kesselüberdruck	14 kp/cm²
Rostfläche	3,5 m²
Verdampfungsheizfläche	195,25 m²
Überhitzerheizfläche	72,50 m²
Wasservorrat	14 m³
Brennstoffvorrat	4,3 t
Lokmasse, dienstbereit	123,6 t
Reibungslast	60,8 Mp

Bild 1 Lokomotive 62 007 *Foto: G. Fiebig, Dessau*

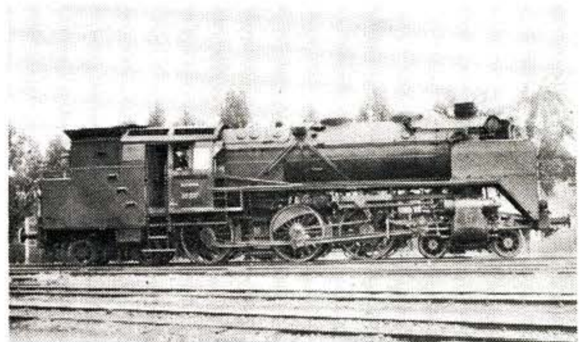
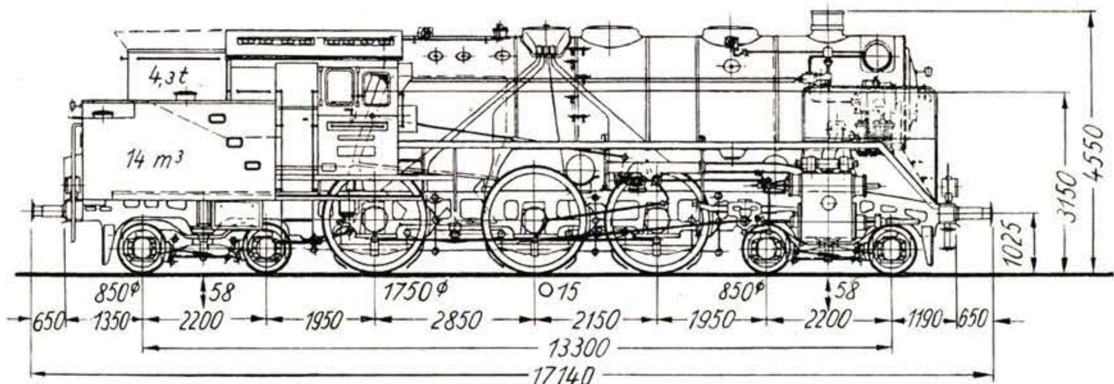
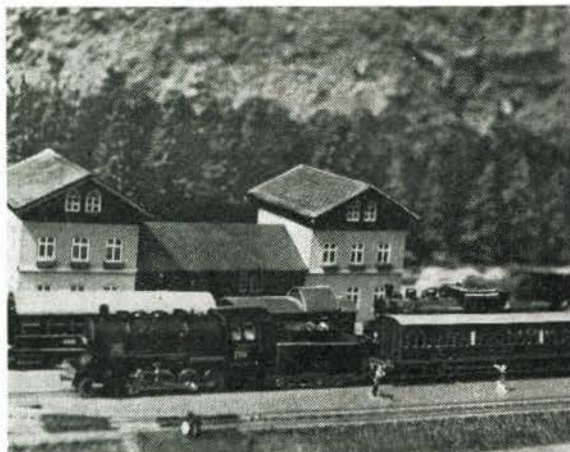


Bild 2 Maßskizze der Lok der Baureihe 62 *Maßskizze: H. Köhler, Erfurt*





Eigenbaumodelle von H. Thielemann in der Nenngröße TT auf der Versuchsanlage der Arbeitsgemeinschaft 3/8 Dresden (im VEB Pentacon) Foto: H. Thielemann, Dresden

H. THIELEMANN, Dresden

Aus der Arbeit mit einer Jugendgruppe

Die Forderungen des Bildungsgesetzes und auch des VII. Parteitages der SED nach einer außerschulischen Arbeit unserer Kinder sollten bei den Arbeitsgemeinschaften des DMV mehr und mehr Eingang finden. Meiner Meinung nach sollten wir der Nachwuchsförderung für unseren Verband mehr Beachtung schenken. Durch meine Tätigkeit als Betreuer im polytechnischen Unterricht komme ich mit vielen Schülern in Verbindung. Viele Jungen beschäftigen sich ohne jede Anleitung zu Hause mit der Modellbahn. Sie bauen oft etwas zusammen, was ihnen die Verwandten zu Weihnachten oder zu anderen Festlichkeiten schenkten. Die Basteltätigkeit bringt dann oft tolle Gebilde von irgendwelchen Dingen für die Modellbahn hervor. Bei Schülern mit einer guten Anleitung entstehen allerdings auch Modellbahngegenstände, denen man eine Anerkennung nicht versagen kann.

Bei einer Beratung zu den Dokumenten des VII. Parteitages kamen wir im Referat Walter Ulbrichts auf die folgenden Sätze: „Besonderer Wert ist darauf zu legen, durch vielseitige Maßnahmen innerhalb und außerhalb des Unterrichts jeden einzelnen Schüler zu bilden und zu erziehen. Die besondere Fürsorge der Gesellschaft und der Schule muß den Kindern der Arbeiter und Genossenschaftsbauern sowie den Kindern der werktätigen Frauen gehören. Obligatorischer und fakultativer Unterricht sowie eine vielseitige außerschulische Arbeit sind für die Entwicklung der schöpferischen Kräfte, für die Herausbildung wertvoller Interessen und die Entwicklung aller Begabungen und Talente zu nutzen."

Nach einer Aussprache mit dem Leiter des polytechnischen Zentrums im VEB Pentacon waren die letzten Hindernisse aus dem Weg geräumt. Die Bildung einer Jugendgruppe entsprach auch seinen Vorstellungen. Wir konnten nun außer unserem Raum im Klubhaus die Werkstatt der polytechnischen Ausbildung, in der sich 38 Arbeitsplätze sowie die erforderlichen Maschinen befinden, mit benutzen, und zwei weitere Räume wurden uns zugesichert. An alle Schüler konnte ein Aufruf herausgegeben werden. Leider konnten sich einige Schüler auf Grund der Unterrichtszeit nicht mit beteiligen. Am 6. Dezember 1967 fanden sich zum erstenmal 16 Jungen zu einem kleinen Lichtbildervortrag in der Werkstatt zusammen. Es folgte noch ein Besuch im Verkehrsmuseum. Viele hatten sich außer Bausätzen noch nichts gebaut. Um allen erst einmal die Möglichkeit zur gleichen Arbeit zu geben, bauten wir einen sächsischen Güterzug-Gepäckwagen in den Nenngrößen H0, TT und N. Die Zeichnung dazu fanden wir in der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner". Rasch war eine Reproduktion dieses Fahrzeuges angefertigt. In unserem Fotolabor wurden dann die Vergrößerungen im entsprechenden Maßstab vorgenommen.

Anfang Januar begannen wir mit dieser Arbeit. Etwa alle sechs Wochen führten wir auch einmal einen kleinen Erfahrungsaustausch durch. Dadurch bekamen unsere Jungen auch noch manche Anregung von unseren Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft. Der größte Teil der Jungen war mit großer Begeisterung dabei. Zwei Jungen mußten aber wegen Disziplinlosigkeit und schlechten Leistungen in der Schule aus der Jugendgruppe ausgeschlossen werden. Neue kamen hinzu, und so sind es z. Z. 20 Jungen. Der größte Teil hatte seine Wagen bereits im April fertiggestellt. Einige Wagen wurden zum XV. Modellbahnwettbewerb in Dresden eingereicht. Jetzt haben die Jungen ein kleines Siedlungshaus in Arbeit. Ein kleiner Zweiachser (Triebwagen in Metallbauweise) soll folgen. Anschließend werden wir dann so weit sein, um mit dem Bau einer weiteren Gemeinschaftsanlage zu beginnen. Unsere Mitglieder sind im Klubhaus an einer H0-Anlage (1,75 × 4,50 m) beschäftigt. Mit unseren Jungen ist eine TT-Anlage geplant. Obwohl vom Verband vorgeschlagen wird, nach entsprechenden Vorbildern zu bauen und eine Rahmengröße von 1,25 × 2,50 m zu wählen, sind noch keine solchen Anlagen in unserer Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" erschienen.

Doch zurück zur Arbeit mit unseren Jungen. Es gibt viele Dinge, die manchmal gegen eine solche Arbeit sprechen. Trotzdem sollten auch andere Arbeitsgemeinschaften diesen Weg gehen. Wenn man an den fertigen Arbeiten der Jungen sieht, die Arbeit hat sich gelohnt, dann sind alle Schwierigkeiten vergessen. Zwanzig Jungen anzuleiten, dürfte allerdings für eine Person als Maximum betrachtet werden. Bei verschiedenen Arbeiten wird mir wahrscheinlich ein weiteres Mitglied unserer Arbeitsgemeinschaft helfen müssen.

Alle Arbeitsgemeinschaften werden allerdings nicht so günstige Bedingungen haben. Trotzdem sollten einige Jungen in jeder Arbeitsgemeinschaft mit herangezogen werden. Einige werden wir dann auch als Mitglieder in unseren Verband aufnehmen können.

Wir denken, damit auf dem richtigen Weg zu sein.

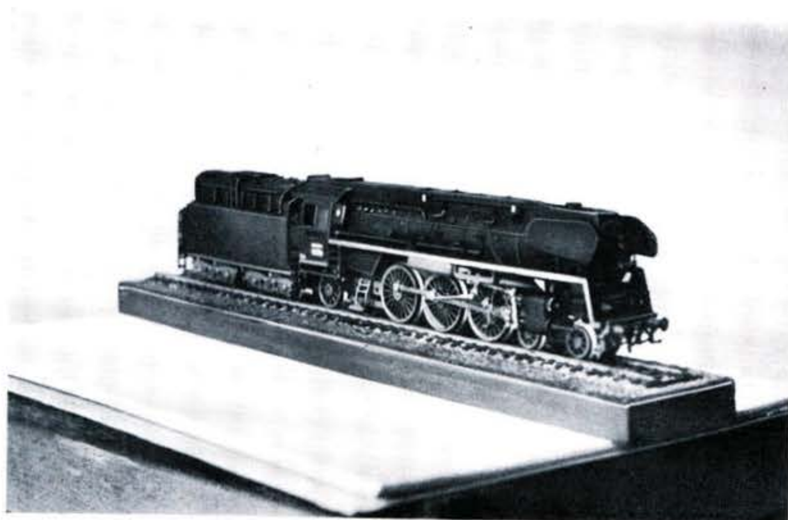
Die ersten kleinen Erfolge für die Jugendgruppe waren beim XV. Internationalen Modellbahnwettbewerb in Dresden zu verzeichnen.

Die Schüler Eberhard Schwer, Siegfried Kopf und Frank Dötzsch erhielten für ihre ersten Arbeiten einen Anerkennungspreis.

Dieser Erfolg hat auch bereits auf andere Schüler als Ansporn gewirkt.

Im neuen Schuljahr wird die Arbeit mit neuen Aufgaben fortgesetzt, um beim nächsten Wettbewerb wieder mit dabei zu sein.

Selbst gebaut



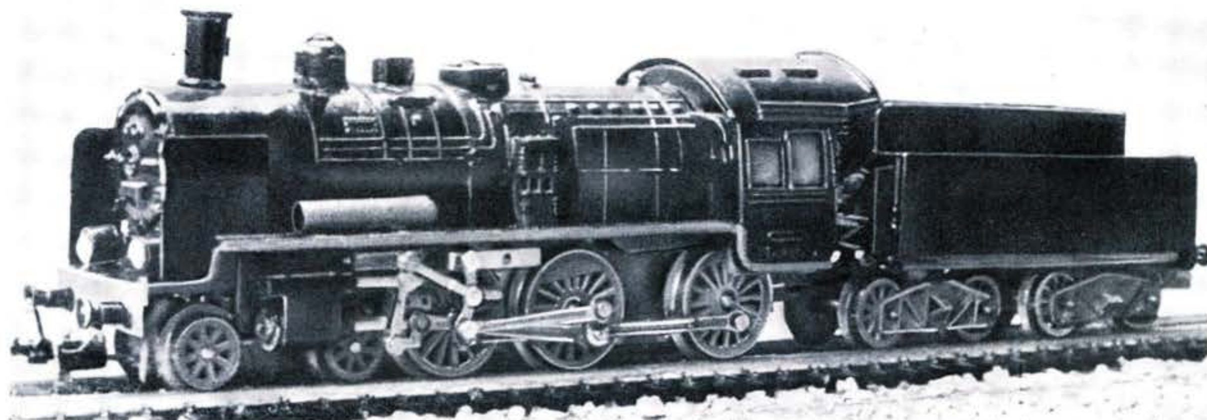
1

Bild 1 „Das Vorbild der von mir gebauten Schnellzuglok der Baureihe 01^{1} habe ich einige Jahre als Lokomotivführer gefahren. Ich fühle mich mit dieser Lok deshalb besonders verbunden. Zum Bau des H0-Modells benötigte ich fast neun Monate. Mein Bestreben ging dahin, das Modell so gut wie möglich dem Vorbild nachzubilden. Lediglich durch das Anbringen der Indusi griff ich der Zeit etwas voraus".

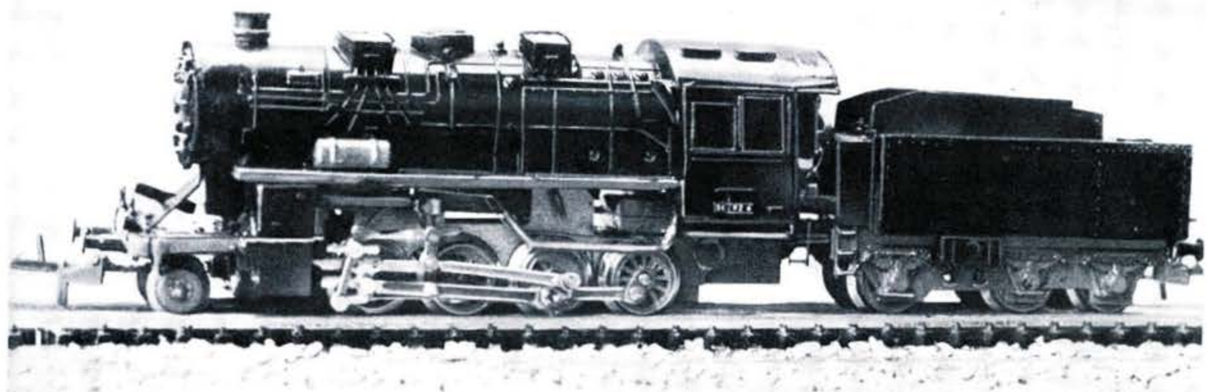
Karl-Heinz Becker, Erfurt

Bilder 2 und 3 Zwei recht ordentlich gelungene TT-Modelle von Lokomotiven der Baureihen 38^{10-40} (Bild 2) und 56^{1} bastelte sich Herr Dieter Wächter aus Hopfgarten. Die Modelle fahren alle zur vollsten Zufriedenheit und haben auch ein gutes Zugvermögen. Die 38^{10-40} zieht zum Beispiel 17 Güterwagen auf einer Steigung von 4 Prozent. Ihr Gehäuse besteht zum Teil aus Blei und Messing. Sie hat eine Masse von 276 g.

Fotos: P. Wächter, Hopfgarten



2



3

